MAQUINAS DE GUERRA

63

175 PTAS

ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX

PLANETA-AGOSTINI

10063
9 788475 512921

Blindados de ruedas modernos (2ª parte)

MAQUINAS DE GUERRA

ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX

Edita: Planeta-De Agostini, S.A., Madrid
Presidente: José M. Lara
Director: Jesús Domingo

Realiza: Editorial Delta, S.A., Barcelona
Director: José Mas Godayol
Director Editorial: Gerardo Romero
Jefe de Redacción: Pablo Parra
Asesor técnico: Juan Ant.° Guerrero
Coordinador editorial: M.ª José Rodellar
Realización gráfica: Luis F. Balaguer
Colaboradores: Stan Morse, Juan Ant.° Guerrero

MÁQUINAS DE GUERRA - ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX es una obra que consta de 120 fascículos de aparición semanal, encuadernables en 10 volúmenes.
Cada fascículo consta de 20 páginas interiores y sus correspondientes cubiertas. Con el fascículo que completa cada uno de los volúmenes, se pondrán a la venta las tapas para su encuadernación. Además, coleccionando la tercera y cuarta páginas de cubierta se obtendrá un interesante dossier encuadernable sobre LAS FUERZAS ARMADAS DEL MUNDO.

El editor se reserva el derecho de modificar el precio de venta del fascículo en el transcurso de la obra, si las circunstancias del mercado así lo exigieran.

© 1983 Aerospace Publishing Ltd. London
© 1984 Planeta-De Agostini, S.A. Madrid
I.S.B.N. fascículos: 84-7551-294-1
tomo 1: 84-7551-293-3
obra completa: 84-7551-292-5
Depósito legal: B-26.119-1984

Fotocomposición: ITC, Witardo, 43. 08029 Barcelona
Impresión: CAYFOSA. Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona)

Distribuye: Marco ibérica, Distribución de Ediciones, S.A. Carretera de Irún, km 13,350. Variante de Fuencarral. 28034 Madrid
Suscripciones: Planeta-De Agostini, S.A. P.° de la Habana, 136. 28016 Madrid

Pida a su proveedor habitual que le reserve su ejemplar de MÁQUINAS DE GUERRA.
Comprando su fascículo todas las semanas y en el mismo quiosco o librería, usted conseguirá un servicio más rápido, pues nos permite realizar la distribución a los puntos de venta con la mayor precisión.
Si por cualquier circunstancia, durante el período de publicación de esta obra, le faltara algún ejemplar, solicítelo directamente a su proveedor habitual.
Planeta-De Agostini, S.A., garantiza la publicación de todos los fascículos que componen esta obra, independientemente de la difusión que merezca cada uno de ellos.

En el próximo fascículo:

Foto cubierta: Robert Hunt Library

PLANETA-AGOSTINI

Blindados de ruedas modernos 2.ª Parte

En ningún otro sector se hace más evidente la difusión a nivel mundial de los medios de construcción de armamentos que en el de la producción de vehículos blindados de ruedas. El comprador potencial puede elegir entre productos de las superpotencias o de los países del Tercer Mundo y entre los más simples y los más sofisticados.

Cadillac Gage - R.F.

El vehículo blindado sobre ruedas es menos pesado que los vehículos sobre cadenas del mismo tipo y su capacidad de embarque aéreo y helitransportado le reserva un puesto definido en la táctica del pronto empleo, la intervención rápida y funciones secundarias.

La mayor parte de los vehículos acorazados portapersonal de ruedas (VAP) descritos en la primera parte de esta obra (páginas 1141-1160), como por ejemplo, los BTR-152, BTR-60 y BTR-70 soviéticos, el Ratel sudáfrica y el BLR español, se desarrollaron específicamente para satisfacer las exigencias del mercado interno, aunque en muchos casos se han exportado notables cantidades. La mayoría de los analizados de esta segunda parte se desarrollaron por iniciativa privada y a expensas de los mismos fabricantes, para llevar el vacío existente en el mercado, creado por los productores. Un caso típico es el del SIBMAS 6 × 6, que puede utilizarse en una amplia gama de funciones, incluida la de VAP. El Ejército de Malaysia, por ejemplo, necesitaba un nuevo APC (*Armoured Personel Carrier*, el término equialente en inglés) y para ello examinó numerosos vehículos como el SIBMAS y el BDX belgas, el Condor y el Transportpanzer 1 germano-occidentales, el EE 11 Urutu brasileño y el Cadillac Gage Commando norteamericano; también se experimentó el vehículo acorazado británico Scorpion. Tras una serie de pruebas exhaustivas, fueron elegidos el SIBMAS 6 × 6 y el Condor 4 × 4, más pequeño número de Alvis Scorpion CVR(T) (*Combat Vehicle Reconnaissance-Tracked*, vehículo de combate para la exploración –sobre cadenas–) y APC Stormer. Recientemente, muchos países han solicitado a las firmas constructoras que investiguen sobre nuevos vehículos blindados. Sin embargo, esto supone un elevado coste para los fabricantes dado que los potenciales compradores no participan habitualmente en la financiación de los vehículos de prueba.

Durante algunos años, tras la segunda guerra mundial, muchas naciones se equiparon con los vehículos blindados cedidos por EE UU y Gran Bretaña y, todavía, en 1984, algunas empleaban el viejo VAP semioruga norteamericano. En los años cincuenta y sesenta numerosos países adquirieron nuevos vehículos a firmas europeas o norteamericanas y aún hoy muchas empresas constructoras dedican toda su producción a la exportación. Actualmente, no obstante, muchos países que en el pasado compraban sus vehículos blindados en Europa o EE UU, han desarrollado una industria floreciente en este campo y bastantes dedican su atención al diseño y desarrollo de diversos tipos de AFV (*Armoured Fighting Vehicle*, vehículo blindado de combate). La firma ENGESA brasileña, por ejemplo, comenzó su actividad transformando camiones 6 × 4 y 4 × 2 en medios de tracción total para uso civil. El experimento tuvo tanto éxito que el Ejército brasileño mostró un gran interés y, a partir de ese momento, la empresa transformó muchos camiones militares en vehículos de tracción total 6 × 6. En los años sesenta, EE UU suspendió la exportación de materiales militares a muchos países sudamericanos, por lo que Brasil decidió proyectar una serie de vehículos blindados 6 × 6 provistos de numerosos componentes comunes. El resultado fue la aparición del vehículo blindado EE-9 Cascavel y el VAP EE-11 Urutu que también se han destinado a la exportación. Se prevé que en un futuro otros países, entre ellos Egipto, entrarán en el mercado de los APC o vehículos acorazados portapersonal sobre ruedas.

La superior movilidad del VAP sobre ruedas es de gran importancia para las naciones que tienen unas amplias fronteras que vigilar. El Dragoon es uno de los tipos de la nueva generación de vehículos, desarrollados a partir de iniciativas privadas, que se han vendido a diversas fuerzas armadas de varios países del mundo.

Arrowpointe Corporation

PAÍSES BAJOS

Vehículo acorazado portapersonal DAF YP-408

Mucho antes del comienzo de la segunda guerra mundial, la firma DAF abasteció de vehículos sobre ruedas al Real Ejército neerlandés y en 1958 construyó prototipos de un VAP de ocho ruedas. Tras la incorporación de numerosas modificaciones, entre ellas la sustitución del motor Hercules JXLD por uno diesel, más potente, de la misma compañía DAF, el vehículo fue homologado por las Fuerzas Armadas como DAF YP-408.

Los primeros ejemplares fueron entregados en 1964 y los últimos en 1968; en total se contruyeron 750 vehículos. En el Ejército neerlandés el YP-408 actualmente se encuentra en fase de sustitución por el YPR-765, que es la versión neerlandesa del AIFV (*Armoured Infantry Fighting Vehicle*, vehículo blindado de combate para la infantería) norteamericano de la firma FMC; se prevé que en 1988, como máximo, todos los YP-408 serán retirados del servicio.

El casco del YP-408 es de acero totalmente soldado, con un espesor de blindaje que oscila entre los ocho y los quince mm. El motor se halla en la parte delantera y detrás de él, el compartimento de la tripulación (jefe de vehículo y conductor); en la parte posterior se encuentra el compartimento de tropa. El motor diesel está acoplado a un cambio de marchas manual provisto con cinco velocidades hacia delante y una hacia atrás, con un grupo reductor de dos velocidades. El YP-408 tiene ocho ruedas en total (cuatro por lado), de las que sólo seis son motrices (se excluye el segundo par) así que se trata de un vehículo 8 × 6; está provisto de servodirección a las cuatro delanteras y las cubiertas una distancia de 50 km a velocidad reducida tras sufrir uno o más pinchazos. El puesto del conductor está a la izquierda del jefe de vehículo/tirador. La ametralladora M2 de 12,7 mm, que constituye el armamento del medio, tiene un sector de tiro horizontal de 360° y una elevación entre –8° y +70° aproximadamente.

El compartimento de tropa tiene capacidad para diez soldados totalmente equipados que se sientan cinco a cada lado, unos frente a otros. El acceso y la salida del mismo se realizan a través de dos portezuelas posteriores en el casco. Otras portezuelas se abren sobre el techo del compartimento de tropa. Entre los accesorios normalizados se encuentran un sistema de calefacción; sin embargo, el YP-408 carece de protección atómica-biológica-química (*Nuclear, Biological, Chemical*, NBC o ABQ) y de capacidad anfibia.

El VAP básico es el PWI-S (GR) (*Pantser Wagen Infanterie-Standaard* (Groep), o vehículo acorazado para infantería-normalizado-escuadra); el vehículo del comandante del pelotón es el PWI-S (PC) que tiene una tripulación de nueve hombres más un equipo suplementario para las comunicaciones; el del jefe de batallón o de compañía es el PWCO, que tiene una tripulación de seis hombres más suplementos para las comunicaciones y mapas topográficos.

El modelo ambulancia es el PW-MT, que está desarmado y puede transportar dos pacientes en camillas o cuatro sentados, más los tres hombres de la tripulación (conductor y dos enfermeros). El vehículo de carga, con una capacidad de 1 500 kg, es el PW-V.

Además existen las siguientes versiones: el tractor para mortero PW-MT, que remolca un mortero francés Brandt de 120 mm y transporta la escuadra de morteros, compuesta por siete hombres y hasta 50 bombas y entre las versiones más recientes el vehículo radar PWRDR y el vehículo contracarro PWAT armado con misiles TOW.

Daf

El YP-408MT remolca un mortero de 120 mm de fabricación francesa y transporta a la escuadra de sirvientes de siete hombres y hasta 50 proyectiles de mortero. La ametralladora, una Browning M2 HB de 12,7 mm, es manejada por el jefe del vehículo.

Construido por primera vez en 1964, el DAF YP-408 8 x 6 próximamente será remplazado por el VCI de la compañía FMC. El YP-408, que tiene una tripulación de dos hombres, puede transportar hasta diez soldados.

Características

YP-408

Tripulación: dos más diez hombres.
Peso en orden de combate: 12 000 kg.
Planta motriz: un motor diesel DAF Modelo DS575 de seis cilindros y 165 hp.
Dimensiones: longitud 6,23 m; anchura 2,4 m; altura 2,37 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 80 km/h; autonomía en carretera 500 km; vadeo 1,2 m; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,7 m; zanja superable 1,2 m.

Daf

SUIZA

Vehículo acorazado portapersonal MOWAG Roland

El MOWAG Roland 4 × 4 actualmente es el vehículo más pequeño producido por la firma MOWAG de Kreuzlingen, Suiza, y se utiliza esencialmente en misiones de seguridad interna. El primer prototipo se completó en 1963; al año siguiente aparecieron los primeros vehículos de serie. Al parecer, el Roland es utilizado por Argentina, Bolivia, Chile, Iraq, México y Perú.

El casco del Roland es de acero blindado completamente soldado que asegura protección a la tripulación contra los proyectiles de armas ligeras de 7,62 mm. El conductor se sienta delante, el compartimento de la tripulación está situado en el centro y el motor detrás y a su izquierda; existe un paso en el lado derecho del casco que da acceso a una puerta en la parte posterior del casco. El conductor tiene una escotilla en el techo y a cada lado del casco se abre una puerta. Cada una de las tres puertas está provista con una tonera para el tiro y encima de ella un periscopio que permite el empleo de las armas.

En el centro del techo se instaló el armamento principal, constituido normal-

El vehículo Roland básico fue proyectado desde un principio de forma que pudiese adaptarse con relativa facilidad a diversas funciones como la de transporte de soldados, transporte de material o municiones, de exploración, puesto de mando o ambulancia.

mente por una simple cúpula que posee una ametralladora de 12,7 mm o de 7,62 mm montada externamente. Una solución alternativa es la de una torreta en la que se instala en su parte superior una ametralladora de 7,62 mm, teledirigida y accionada desde el interior. El motor es de gasolina y el cambio, manual; tiene cuatro marchas hacia delante y una hacia atrás, con un grupo protector de dos velocidades. Los Roland de producción más reciente están provistos con cambio automático.

Cuando se emplea en misiones de orden público, el Roland normalmente está equipado con una pala para la retirada de obstáculos en la parte delantera del casco, un altavoz, algunas pantallas de tela metálica como protección de los proyectores y, a veces, también un periscopio; finalmente, una sirena y luces destelleantes. Otro accesorio opcional consiste en ruedas MOWAG para todoterreno a prueba de proyectiles, que tienen discos metálicos a cada lado del neumático y las ruedas externas reforzadas con pestañas que ayudan al vehículo a superar terrenos fangosos.

A finales de los años sesenta, la firma proyectó y construyó otro VAP 4 × 4, denominado MOWAG Grenadier, que puede transportar nueve hombres, incluido el jefe del vehículo y el conductor. Este modelo se vendió a numerosos países pero ya no está en producción y fue sustituido por la serie de los VAP Piranha 4 × 4, 6 × 6 y 8 × 8.

Entre las instalaciones para armas del Grenadier se encuentran una torreta monoplaza armada con un cañón Hispano-Suiza de 20 mm y una torreta con dos lanzacohetes de 80 mm.

El vehículo es totalmente anfibio e impulsado en el agua por una hélice situada bajo la parte posterior del casco. El gobierno en flotación se realiza mediante el volante, del modo habitual, lo que permite actuar sobre dos timones, que acostumbran a estar montados inmediatamente detrás de la hélice.

Características

Roland

Tripulación: tres más tres hombres.
Peso en orden de combate: 4 700 kg.

R.F.

Planta motriz: un motor de gasolina de ocho cilindros en V, desarrollando una potencia de 202 hp.
Dimensiones: longitud 4,44 m; anchura 2,01 m; altura (parte superior de la torreta) 2,03 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 110 km/h; autonomía 550 km; vadeo 1 m; pendiente: 60 por ciento; obstáculo vertical 0,4 m.

Construido por la firma suiza MOWAG de Kreuzlingen, el vehículo contracarro Roland está armado con tres misiles contracarro guiados Mamba, fabricados por la compañía Messerschmitt-Bölkow-Blohm. Los misiles están montados directamente sobre la torreta para ametralladora de 7,62 mm.

SUIZA

Vehículos acorazados portapersonal serie MOWAG MR 8

Tras la segunda guerra mundial, la firma MOGAW fabricó una amplia gama de VAP de cadenas y ruedas, destinados principalmente al mercado de exportación; también construyó prototipos de vehículos blindados por cuenta de otros países, como por ejemplo, algunos prototipos del MICV (*Mechanized Infantry Combat Vehicle*, VCIM vehículo de combate para la infantería mecanizada) Marder germano-occidental. En los años cincuenta la compañía proyectó y construyó una serie de vehículos blindados 4 × 4 designada MOWAG MR 8, que posteriormente sería homologada por la policía fronteriza de Alemania Federal en dos versiones como SW1 y SW2.

El primer lote de unos 20 vehículos se construyó en Suiza y fue entregado directamente por la firma MOWAG, pero la producción principal, que alcanzó el número de 600 vehículos en total, la llevaron a cabo en la República Federal de Alemania las compañías Henschel y Büssing.

El SW1 es el modelo básico de VAP y transporta cinco hombres además del jefe de vehículo y el conductor, mientras que el SW2, que tiene la cubierta del casco ligeramente distinta, está provista de una torreta monoplaza armada con un cañón Hispano-Suiza de 20 mm y cuatro lanzagranadas fumígenas a cada lado de la misma, orientadas hacia delante. En ambos vehículos, SW1 ó SW2, se utilizó la misma barcaza base, con pequeñas diferencias en la parte superior de la misma. En el SW1, el jefe del vehículo y el conductor se sitúan en la parte delantera del casco y disponen de parabrisas que puede cubrirse rápidamente mediante una portezuela blindada con periscopio incorporado. Sobre el techo, encima del asiento del conductor, se abre una escotilla que permite al conductor sacar la cabeza al exterior para facilitar su tarea en desplazamiento. El compartimento de tropa está en la parte posterior y a su izquierda se encuentra el del motor. A cada lado del casco existe una puerta con dos batientes que se abren a izquierda y derecha, respectivamente; cada puerta tiene un periscopio y una tronera para el tiro. En el techo del compartimento de tropa hay dos escotillas y una cúpula de estructura especial. Efectivamente, esta cúpula es fija, pero está dividida en el centro en dos partes de modo que, si es necesario, puede abrirse verticalmente; en cada una de esas partes hay tres periscopios fijos. Cuando la cúpula está en posición normal tiene una visibilidad completa de todo el horizonte.

A diferencia de los vehículos blindados sobre ruedas MOWAG más recientes, los de la serie MR 8 carecen de capacidad anfibia y de sistema de protección ABQ, de dispositivo de visión nocturna, aunque estos dos últimos sistemas pueden instalarse a petición del comprador, según la función que vayan a desarrollar los vehículos.

La compañía MOWAG siguió desarrollando la serie MR 8 para otros mercados de exportación y las variantes fueron: el MR 8-09, con una torreta monoplaza armada con un cañón de 20 mm; el MR 8-23, con torreta biplaza armada con un cañón de 90 mm y una ametralladora coaxial de 7,62 mm; el MR 9-32 equipado con un mortero de 120 mm en la parte posterior del casco. Esta última versión tenía el casco abierto en su parte superior y el mortero, antes de abrir fuego, debía emplazarse en el suelo. Asimismo se proyectaron y construyeron dos vehículos lanzacohetes múltiples, uno con un lanzador de 20 tubos de 145 mm, el otro con dos lanzadores de 80 mm alimentados mediante cargador automático que permitía una cadencia teórica de 500 disparos por minuto. Ninguno de estos modelos entró nunca en producción.

Características

MR 8

Tripulación: dos más cinco hombres.
Peso en orden de combate: 8 200 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Chrysler Tipo R361 de seis cilindros y 161 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 5,31 m; anchura 2,2 m; altura 1,88 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 80 km/h; autonomía 400 km; vadeo 1 m; pendiente: 60 por ciento; obstáculo vertical 0,4 m.

R.F.

Arriba. La guardia federal de frontera alemana occidental desfila en una parada con sus SW1 desarmados. Los primeros modelos se construyeron en Suiza y fueron entregados directamente por la compañía MOWAG en los años 1959-1960, mientras que los siguientes lo serían en la RFA.

R.F.

El modelo SW2 de la serie MR 8, empleado también por la guardia federal de fronteras, difiere del anterior en su armamento, compuesto por un cañón Hispano-Suiza de 20 mm y por tener una tripulación de cuatro en lugar de siete hombres.

SUIZA

Vehículo acorazado portapersonal MOWAG Piranha

La serie de VAP MOWAG Piranha 4 × 4, 6 × 6 y 8 × 8 fue proyectada por la firma MOWAG suiza a finales de los años sesenta. El primer prototipo apareció en 1972 y, cuatro años más tarde, los primeros vehículos de serie. Al igual que en todos los vehículos de la firma más recientes, la serie Piranha fue producto de la iniciativa privada y se desarrolló sin apoyos gubernamentales.

En 1977 Canadá decidió adoptar la versión 6 × 6 la Diesel División de la compañía General Motors emprendió la producción; entre 1979 y 1982 construyó 491 vehículos para las Fuerzas Armadas canadienses.

Canadá utiliza tres versiones del Piranha 6 × 6: el vehículo sobre ruedas de cobertura de fuego Cougar dotado con la misma torreta biplaza armada con un cañón de 76 mm, del CVR (T)Scorpion británico; el VAP sobre ruedas Grizzly, provisto con una torreta monoplaza armada con dos ametralladoras, una de 12,7 mm y la otra de 7,62 mm, con una tripulación de tres hombres (jefe del vehículo, tirador y conductor) más seis soldados totalmente equipados; y el vehículo sobre ruedas de reparaciones y recuperación Husky, que proporciona apoyo logístico a otros vehículos.

Además de Canadá, la serie Piranha es empleada también por Chile (con licencia de producción), Ghana, Liberia, Nigeria y Sierra Leona. En 1983 el modelo 6 × 6 fue adoptado por el Ejército suizo en versión contracarro equipado con el sistema de misiles TOW de la firma estadounidense Hughes. Tras evaluar numerosos vehículos, tanto de cadenas como de ruedas, EE UU ha elegido la versión 8 × 8 del Piranha para satisfacer la demanda del LAV (*Light Armoured Vehicle*, vehículo blindado ligero), cuyos primeros ejemplares se entregaron al Cuerpo de Infantería de Marina a finales de 1983. Están provistos de torreta bliplaza accionada eléctricamente, armada con un cañón de 25 mm de la compañía Hughes Helicopters (similar al montado en el Bradley) y una ametralladora coaxial de 7,62 mm. Entre las variantes solicitadas por los *marines* se encuentran un vehículo de apoyo logístico, un vehículo de mando, un vehículo taller, un vehículo portamorteros y, finalmente, un vehículo contracarro. El Ejército norteamericano anuló su parte del programa a principios de 1984.

El casco del Piranha es de acero totalmente soldado que proporciona protección contra el fuego de las armas portátiles. En la versión de seis ruedas, el conductor se sienta delante, a la izquierda, el jefe de véhículo detrás y el motor a la derecha. En la parte posterior se encuentra el compartimiento de tropa al que se accede a través de dos portezuelas posteriores.

La composición del armamento depende de la función destinada al vehículo; puede variar desde una torreta monoplaza a la biplaza accionada por electricidad, armada con el cañón Cockerill de 90 mm. Si se instala un arma de este tipo, el jefe del vehículo normalmente se sitúa en la torreta y el número de los soldados transportados disminuye.

Todos los vehículos de la serie Piranha son anfibios e impulsados en el agua por dos hélices situadas en la parte posterior del casco. Entre los accesorios opcionales están un dispositivo de visión nocturna, un sistema de protección ABQ, sistema de aire acondicionado, etc.

Posteriormente, del MOWAG Piranha 8 × 8, derivó una nueva versión llamada MOWAG SHARK 8 × 8, que presentaba una torre Rheinmetall LPTS.

Características

Piranha (versión 6 x 6 sin armamento)
Tripulación: dos más doce hombres.
Peso en orden de combate: 10 500 kg.
Planta motriz: un motor Detroit Diesel 6V-53T de 300 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 5,97 m; anchura 2,5 m; altura 1,85 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 100 km/h; autonomía 600 km; vadeo 1 m; pendiente 70 por ciento; obstáculo vertical 0,5 m.

R.F.

Arriba. La versión 4 x 4 del Piranha puede transportar un máximo de diez soldados y, como aparece en la fotografía, puede dotarse con una ametralladora de 7,62 mm accionada por telecontrol. Todos los vehículos de la serie Piranha son completamente anfibios.

MOWAG

El Piranha 6 x 6, armado con el cañón belga Cockerill de 90 mm, es capaz de desempeñar la misión de cobertura de fuego a la infantería. La instalación de un arma de estas dimensiones obligó a reducir el número de soldados que podían ser transportados a bordo.

EEUU

Vehículo acorazado portapersonal Verne Dragoon

A finales de los años setenta, la policía militar del Ejército norteamericano manifestó la necesidad de un vehículo transportable por el avión de transporte Lockheed C-130 Hercules e idóneo tanto para la defensa de bases aéreas como para la escolta de las columnas de vehículos. El requerimiento no siguió adelante, pero la firma Verne continuó el programa iniciado y construyó, a sus propias expensas, un vehículo que finalmente fue denominado Verne Dragoon. Externamente, el Dragoon es muy similar a la serie Cadillac Gage V-100 y V-150 de vehículos polivalentes 4 × 4, pero incorpora numerosos componentes idénticos a los del VAP de cadenas M113A2 y del camión 6 x 6 de cinco toneladas M809 que son utilizados en todo el mundo.

El casco del Dragoon es de acero completamente soldado y protege a la tropa de los proyectiles, de las armas portátiles de 7,62 mm y de 5,56 mm y de la metralla de la artillería. El conductor se sienta delante, a la izquierda, y el jefe del vehículo a su derecha; el compartimiento de tropa está en el centro y el motor en la parte posterior del casco, a la derecha; un pasillo enlaza el compartimiento de tropa con la portezuela posterior. La tropa normalmente sale y en-

Arrowpointe Corporation

El Dragoon fue proyectado para utilizar el mayor número posible de piezas comunes a los vehículos en dotación en el Ejército norteamericano. Como ya es habitual hoy día, se pueden instalar diversos tipos de armas sobre el medio, incluida la torreta Arrowpointe de 90 mm armada con el cañón Cockerill Mk III de 90 mm.

Programa estadounidense para la construcción del LAV

El Piranha de la compañía GM Canadá, en el curso de las pruebas efectuadas en el centro de operaciones del Cuerpo de Infantería de Marina de Twenty-Nine Palms, California, resultó ganador en la competición por el LAV.

GM Canadá

Durante muchos años, la Infantería de Marina estadounidense ha empleado equipo de combate más anticuado que el Ejército, a veces bajo unas condiciones que requerían un material más práctico y avanzado. Sin embargo, el cambio experimentado en las doctrinas militares a principios de los años ochenta ha servido para comenzar a remediar esta situación desfavorable.

Los últimos acontecimientos en el Próximo Oriente y en América Central han puesto en evidencia la necesidad para EE UU de disponer de unidades capaces de trasladarse por vía aérea a cualquier zona del mundo. El Ejército y los *marines* norteamericanos están dotados con muchos y excelentes vehículos blindados, pero en su mayoría son muy pesados y, en consecuencia, el eventual transporte de una división blindada o mecanizada orgánica desde el continente norteamericano a la región del golfo Pérsico, por ejemplo, requeriría varias semanas de forma que la gran unidad, probablemente, llegaría a su destino demasiado tarde. Por este motivo, en su momento, se decidió formar la RDF (*Rapid Deployment Force*, Fuerza de intervención rápida), rebautizada en la actualidad como *Central Command* (mando central), capaz de reunir aceleradamente unidades de las tres fuerzas armadas.

Algunas de estas unidades son divisiones orgánicas normales con su material pesado correspondiente, pero el Ejército y el Cuerpo de Infantería de Marina intentan constituir unidades dotadas con equipo más ligero que puedan trasladarse en su totalidad al Próximo Oriente en dos o tres días.

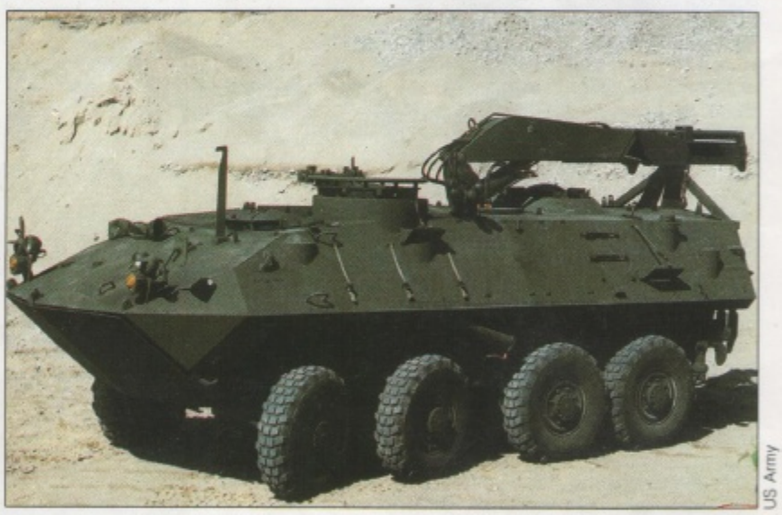
En 1981, el Ejército y el Cuerpo de Infantería de Marina requirieron a unas 20 firmas occidentales productoras de vehículos sobre cadenas y de ruedas, propuestas relativas a la construcción de un LAV (*Light Armoured Vehicle*, vehículo blindado ligero); y, con objeto de disponer de los materiales lo más pronto posible, se decidió emplear un vehículo ya existente, dado que proyectar un medio nuevo partiendo de cero exigiría al menos diez años. En julio de 1981 se presentaron las ofertas de siete firmas y al finalizar el año, tres de ellas recibieron pedidos para la realización de vehículos de pruebas. La compañía Alvis británica, en cooperación con la Martin Marietta norteamericana, construyó un Scorpion 90 dotado con motores diesel para satisfacer la exigencia de un cañón de ataque móvil y tres APC Stormer para cubrir la del vehículo de ataque ligero. Los Stormer también tenían un motor diesel, además de torreta biplaza, accionada eléctricamente, armada con un cañón «de cadena » *(Chain Gun)* de 25 mm, similar al instalado en el IFV M2 Bradley. La firma Cadillac Gage recibió dos pedidos, uno para el vehículo V-300 Commando 6 × 6 y el otro para el V-150 S Commando. Se construyeron tres vehículos V-150 S, todos con torreta biplaza armada con un cañón Cockerill Mk III de 90 mm en uno de los ejemplares y con un cañón «de cadena» de 25 mm, en los restantes. De los tres vehículos V-300 entregados, uno estaba armado con un cañón de 90 mm y los otros dos con cañones «de cadena» de 25 mm. La compañía General Motors Canadá construyó cuatro versiones del vehículo MOWAG Piranha 8 × 8, algunas con el cañón Cockerill Mk III de 90 mm y las otras con el cañón «de cadena» de 25 mm, todos con una torre biplaza.

Tras las pruebas, efectuadas en EE UU por tripulaciones del Ejército y del Cuerpo de Infantería de Marina, se eligió el vehículo 8 × 8 de la compañía General Motors Canadá y, a fines de 1982, la firma recibió un pedido por valor de 30 millones de dólares destinados a la fabricación de 60 LAV para los *marines*. Los primeros ejemplares se entregaron, tal como estaba previsto, a finales de 1983; además se decidió que el contrato para la construcción de los LAV tendría una duración de cinco años con un valor total de unos 477 millones de dólares, ante la entrega de 969 vehículos, más una opción por otros 598. A comienzos de 1984, el programa sufrió, sin embargo, un gran recorte por la decisión del Ejército de retirarse del proyecto de los LAV.

El Cuerpo de Infantería de Marina empleará el LAV en diversas misiones como, por ejemplo, exploración táctica, ataque, seguimiento y también en acciones de ruptura. La versión básica para los *marines* se llama LAV-25, tiene una tripulación de tres hombres (jefe de carro, tirador y conductor) y puede transportar seis soldados completamente equipados en el compartimento de tropa, situado en la parte posterior del casco. La torreta biplaza, accionada eléctricamente, está armada con un cañón «de cadena» de 25 mm, de la compañía Hughes Helicopters, una ametralladora coaxial de 7,62 mm y otra ametralladora del mismo calibre sobre el techo, en función antiaérea. Asimismo, se construyeron prototipos de versiones especiales y entre ellas un vehículo de carga provisto con una grúa hidráulica para la carga/descarga de los materiales, un vehículo portamortero de 81 mm, un vehículo contracarro con el sistema c.c. TOW de la firma Hughes, un vehículo de mando y control dotado con numerosos sistemas para las comunicaciones y, finalmente, un vehículo de reparaciones y recuperación, éste último indispensable para el empleo de los medios blindados en zonas lejanas de las bases normales. Actualmente, no se fabrica el modelo con el cañón de ataque de 90 mm, pero indudablemente persiste la necesidad de algún tipo de vehículo que proporcione apoyo a la infantería. Además, está presente la exigencia de un medio para la defensa antiaérea y ya se ha equipado a un LAV, de modo experimental, con una torreta bliplaza armada con un cañón automático Gatling de 25-30 mm y misiles Stinger.

US Army

La versión de ataque con cañón de 90 mm del Piranha todavía no ha sido financiada, pero el vehículo armado con el Cockerill Mk III podría satisfacer la necesidad de un vehículo para cobertura de fuego.



US Army

El prototipo del vehículo de transporte, provisto con una grúa con capacidad de 1 815 kg, y un cabrestante con una capacidad de 13 600 kg, además de un sistema para el trasvase de combustible y un motor auxiliar.

tra del vehículo a través de las puertas laterales, cuya parte inferior puede abatirse para formar un escalón, mientras que la parte superior está provista de bisagras laterales. En las paredes de los costados y trasera del compartimiento de la tripulación existen troneras para el tiro con periscopios en la parte superior. El motor diesel se acopla a una transmisión automática de cinco marchas hacia delante y una hacia atrás, con un grupo reductor de una sola velocidad, el vehículo tiene servodirección de accionamiento hidráulico sobre el eje delantero.

El Dragoon es completamente anfibio y en el agua es impulsado por sus ruedas a la velocidad de 4,8 km/h, mientras tres bombas de sentina evacuan el agua que se haya infiltrado a través de las puertas y/o las aberturas del techo.

El Dragoon, cuando es empleado como VAP básico, normalmente está provisto con una cúpula, similar a la montada en el M113, armada con una ametralladora de 12,7 o de 7,62 mm sobre un soporte de candelero para permitir el transporte del mayor número posible de soldados; de todos modos, están disponibles otras instalaciones para armas, entre ellas torretas biplazas accionadas eléctricamente y armadas con un cañón de 25 mm o una pieza de 90 mm, además de una ametralladora coaxial de 7,62 mm y otra igual de calibre antiaérea. Versiones especializadas son: vehículo de ingenieros, vehículo contracarro (armado con misiles TOW), vehículo de recuperación y, finalmente, vehículo de seguridad interior. En 1982 se entregaron seis Dragoon al Ejército norteamericano y un número menor a la Armada. Los primeros fueron utilizados por la 9.ª División de Infantería (banco de pruebas de alta tecnología) en dos funciones: vehículo para la guerra electrónica y vehículo para la vigilancia óptica mediante sistemas de TV. El primero de ellos está dotado con numerosos sistemas de comunicaciones y tiene una antena accionada hidráulicamente que se puede extender rápidamente para mejorar las transmisiones y la recepción de las comunicaciones. La Armada norteamericana emplea sus vehículos en patrullas sobre zonas de almacenaje de armas nucleares en Alaska y en el territorio continental de EEUU. Recientemente se ha dado a conocer la adquisición por Venezuela de cierto número del vehículo acorazado Dragoon.

Características

Dragoon

Tripulación: tres más seis hombres.
Peso en orden de combate: 12 700 kg (en la configuración básica).
Planta motriz: un motor diesel Detroit Diesel modelo 6V-53T de 300 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 6,568 m; anchura 2,438 m; altura (parte superior del casco) 2 133 m; pero varía según las diversas instalaciones de armas.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 116 km/h; autonomía en carretera 1 045 km; vadeo anfibio; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,99 m.

Arrowpointe Corporation

Arriba. El Dragoon en la configuración de guerra electrónica, cuyas funciones comprenden, entre otras, la interferencia de las comunicaciones de alta frecuencia y la radiotelemetría operativa avanzada.

Arrowpointe Corporation

El Dragoon en función de vigilancia óptica representa un medio muy móvil con una elevada capacidad de observación y comunicaciones en tiempo real para los jefes de las unidades acorazadas.

EEUU

Vehículo acorazado portapersonal Cadillac Gage V-150 Commando

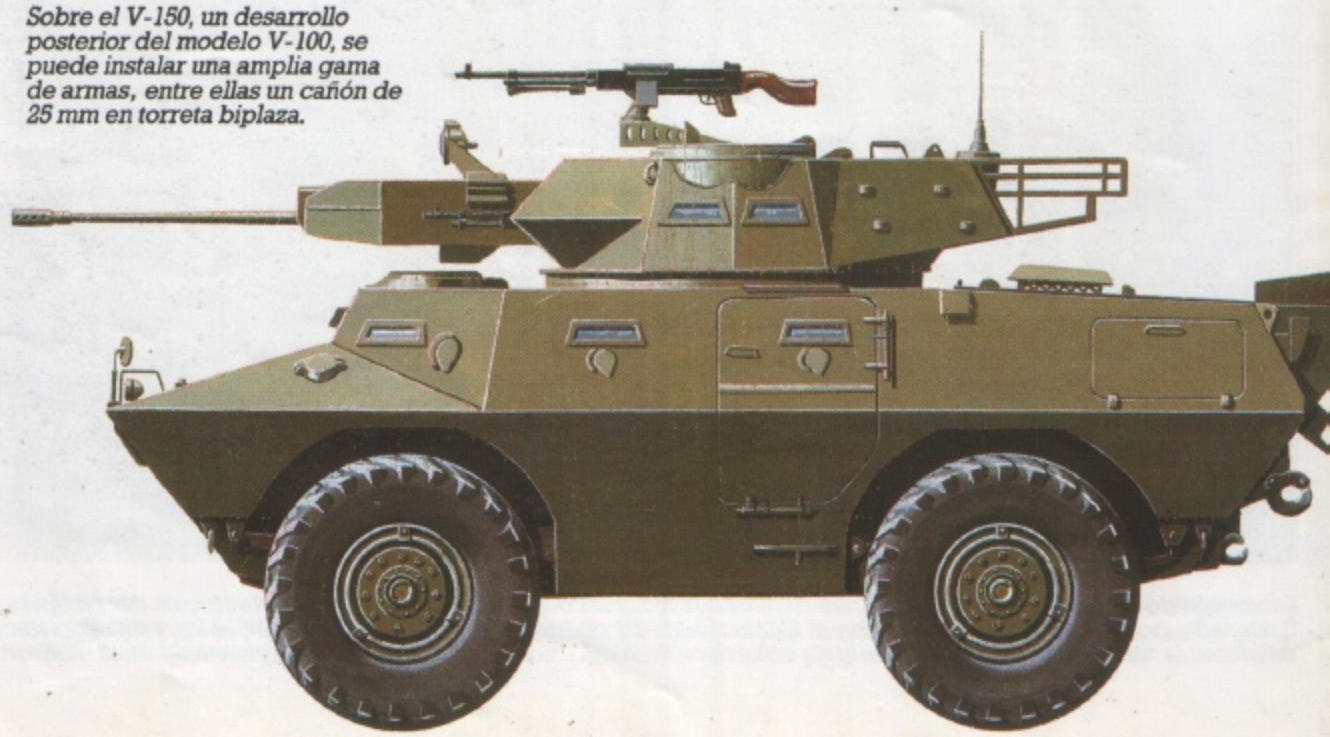
A comienzos de los años sesenta, la Cadillac Gage Company de Detroit, Michigan, emprendió el proyecto de un vehículo blindado polivalente que apareció a finales de 1963 con las siglas Cadillac Gage V-100 Commando. Las pruebas tuvieron tal éxito que el modelo entró en producción al año siguiente para el mercado de exportación. La guerra de Vietnam del Sur evidenció la urgente necesidad de un vehículo de ruedas para misiones de patrulla en las bases aéreas, depósitos de combustibles y otras zonas de alto riesgo, así como para la escolta de las columnas de vehículos entre una base y otra; por ello, inmediatamente se envió un notable número de Commando a Vietnam del Sur para su empleo por el Ejército survietnamita y por las fuerzas norteamericanas destacadas.

El primer modelo, que tenía un motor de gasolina Chrysler, fue seguido por el V-200 Commando, mucho más grande, provisto con un motor más potente, mayor peso y capacidad de transporte superior. El V-200, que no fue ofrecido por la firma, sólo se vendió a Singapur. A comienzos de los años setenta el V-100 y el V-200 fueron sustituidos en la producción por el V-150 Commando, todavía en producción, dotado con numerosas mejoras, entre ellas la instalación de un motor diesel que confiere al vehículo un radio de acción más prolongado y disminuye el riesgo de incendios. Hasta ahora se han construido más de 4 000 vehículos de los tres tipos que han sido adquiridos por Arabia Saudí, Bolivia, Botswana, Camerún, Etiopía, EEUU, Filipinas, Gabón, Guatemala, Haiti, Indonesia, Jamaica, Kuwait, Malasia, Omán, Panamá, República Dominicana, Singapur, Somalia, Sudán, Taiwan, Thailandia, Tunicia, Turquía y Vietnam. El modelo alargado del V-150 participó en el concurso para el LAV conjuntamente con el nuevo Cadillac Gage V-300 Commando 6 x 6, pero resultó elegido el vehículo canadiense 8 × 8 derivado del Piranha suizo.

El V-150 Commando es definido como un vehículo polivalente porque puede desarrollar una amplia gama de funciones. El modelo básico VAP tiene una tripulación de tres hombres (jefe de vehículo, tirador y conductor) y transporta nueve soldados completamente equipados, que entran y salen del vehículo por las puertas laterales y posterior. Se pueden montar diversos tipos de instalaciones para armas y entre ellas una torreta monoplaza que permite diversas combinaciones de ametralladoras de 7,62 mm y de 12,7 mm, una torreta biplaza accionada eléctricamente y armada con cañón de 90 mm ó de 76 mm y una ametralladora coaxial de 7,62 mm y otra antiaérea, siempre de 7,62 mm; y, finalmente, una torreta con un cañón de 20 mm, una ametralladora coaxial de 7,62 mm y una antiaérea, también de 7,62 mm.

Asimismo, se fabrica un vehículo antiaéreo armado con un cañón antiaéreo automático de 20 mm de seis tubos Vulcan, un portamortero de 81 mm, un vehículo contracarro armado con misiles TOW de la firma Hughes, un vehículo de mando con el techo elevado para permitir a la tripulación trabajar de pie, y un vehículo de seguridad interior.

Sobre el V-150, un desarrollo posterior del modelo V-100, se puede instalar una amplia gama de armas, entre ellas un cañón de 25 mm en torreta biplaza.



Características

V-150 Commando

Tripulación: tres más nueve hombres.
Peso en orden de combate: 9 888 kg.
Planta motriz: un motor diesel de ocho cilindros en V y 202 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 5,689 m; anchura 2,26 m; altura 1,981 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 88,5 km/h; autonomía 643 km; vadeo anfibio; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,609 m.

El Cadillac Gage V-100 Commando en acción

Con frecuencia, las principales amenazas para las fuerzas estadounidenses en Vietnam fueron las emboscadas y los sabotajes. Para proporcionar la seguridad que necesitaban tanto el Ejército como la Fuerza Aérea se adoptó un vehículo que no había sido diseñado pensando en su posible empleo por los servicios armados estadounidenses.

El vehículo blindado polivalente V-100 Commando 4 × 4 fue específicamente destinado por la compañía Cadillac Gage al mercado de exportación, pero en los años sesenta, a medida que se incrementaba la intervención de EE UU en el conflicto de Vietnam, también el Ejército y la Fuerza Aérea norteamericanas tuvieron que utilizar los Commando: primero, en la escolta de la columnas, y después en misiones de patrulla en torno a los grandes aeródromos con sus aviones, depósitos de combustible, almacenes, polvorines, etc, todos ellos, altamente vulnerables. Las mismas circunstancias se producían en el Ejército survietnamita.

En Vietnam del Sur existían centenares de campamentos y puestos avanzados que tenían que ser aprovisionados de municiones, víveres, agua, combustible y otros materiales indispensables. A excepción de los puestos avanzados y las bases de apoyo que se encontraban en zonas más aisladas y con frecuencia en lugares elevados, la mayor parte recibían los aprovisionamientos por vía ordinaria. Al prolongarse la guerra, estas vitales e imprescindibles columnas quedaron cada vez más expuestas a los ataques del Vietcong. Algunas de ellas tenían una longitud superior a 1,6 km y los guerrilleros elegían cuidadosamente las zonas más favorables para llevar a cabo las emboscadas. Con frecuencia minaban las carreteras, pero los norteamericanos las limpiaban de modo regular poco antes de que pasese la columna, mientras que los aviones ligeros y los helicópteros vigilaban para descubrir posibles señales de actividad enemiga. La táctica preferida por los vietcong era atacar el primero y el último de los vehículos de la columna, bloqueando así la carretera, para abrir fuego después sistemáticamente sobre toda la columna, y huir después ocultos entre la espesura de la jungla. El sistema de escolta se convirtió en un problema tan serio que hizo necesario transferir numerosos M113 y carros M48A3 con sus cañones de 90 mm de las operaciones ofensivas a la escolta de columnas.

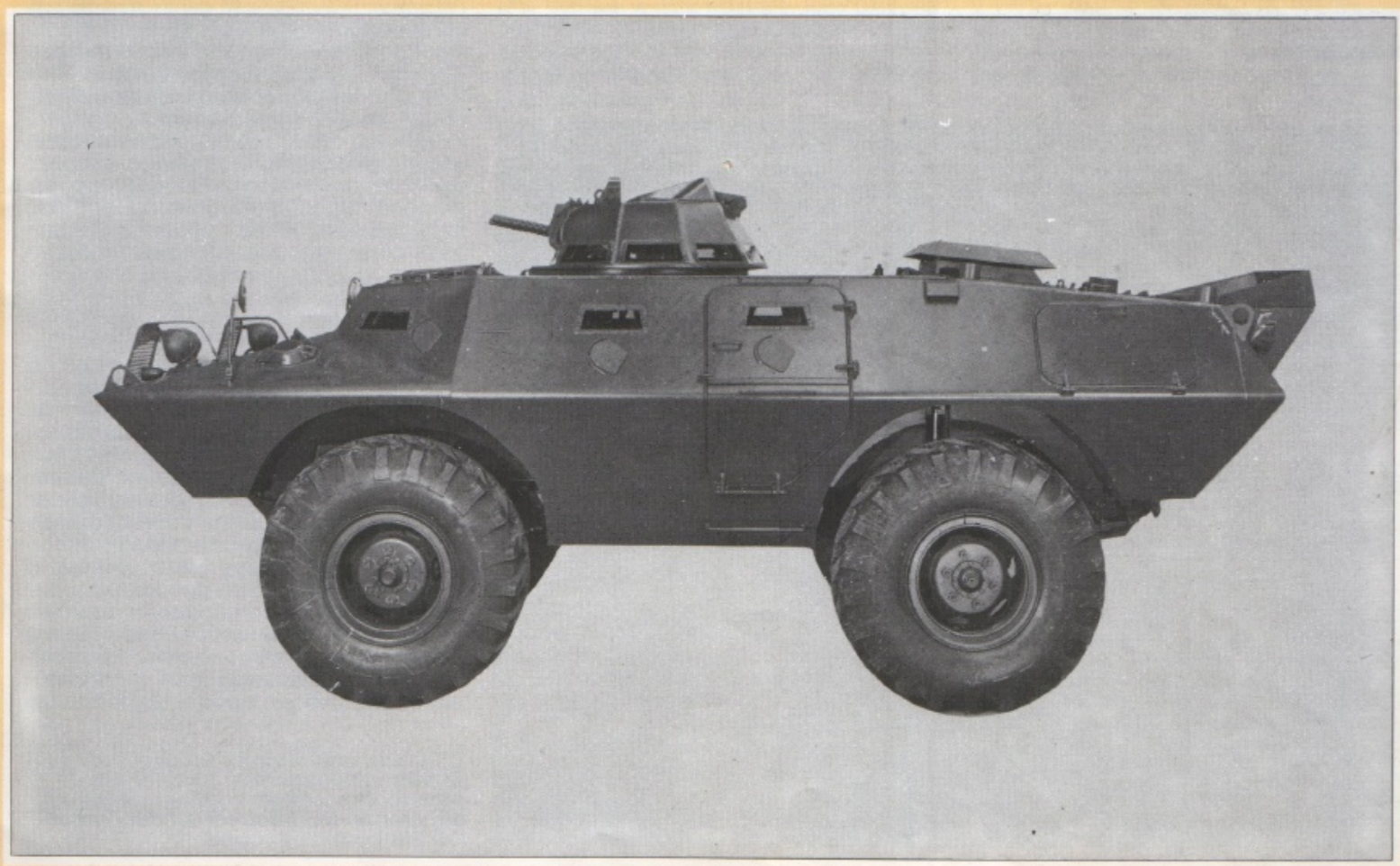
Durante la guerra de Vietnam, por primera vez desde la segunda guerra mundial, las fuerzas norteamericanas emplearon vehículos blindados sobre ruedas en gran escala. El Cadillac Gage Commando, en dotación con la policía militar principalmente, fue empleado como escolta de las columnas y en misiones de patrulla en las bases aéreas o terrestres.

Posteriormente se envió a Vietnam del Sur la 18.ª Brigada de policía militar para la escolta de las columnas y para desempeñar otras funciones esenciales, relevando así a los batallones de primera línea y permitiéndoles centrarse en su función primaria de ataque directo.

El altiplano central de Vietnam del Sur quedaba incluido en la zona de operaciones de la 4.ª División de infantería norteamericana y una de las misiones de la 4.ª Compañía de Policía Militar de la división era la escolta a las columnas desde Pleiku a Dak To y viceversa, un viaje de unos 225 km de ida y vuelta. Los hechos que a continuación se describen eran los normales que se producían en el curso de un servicio de escolta habitual en mayo de 1968: los conductores de los camiones y de los medios de escolta examinaron una vez más sus vehículos y escucharon las disposiciones ordenadas por el comandante respecto a la marcha en general, desde los procedimientos de escolta a las últimas noticias sobre el enemigo. Antes de que la columna emprendiese la marcha, la carretera fue inspeccionada para detectar la posible presencia de minas y ampliada en los puntos críticos mediante pequeños incendios. La columna estaba compuesta por 157 vehículos y el más lento de ellos, como es habitual, se colocó en cabeza de forma que los restantes mantuvieran su velocidad. La carretera, pavimentada de macádam, estaba llena de baches e interrumpida por los anteriores atanques enemigos y por el continuo tránsito de vehículos sobre ruedas.

Problemas iniciales

La columna se puso en marcha con sus vehículos los blindados Cadillac Gage V-100 Commando, pero, también como era habitual, el



US Army

avance tuvo un difícil comienzo a causa de las averías y pinchazos de los neumáticos; el polvo, problema siempre presente, pronto cubrió con una delgada capa a hombres y vehículos. A unos 14 km al sur de Kontum, el comandante, el teniente Troy, comunicó por radio que la columna había caído en una emboscada: de hecho fue atacada por un batallón norvietnamita armado no sólo con fusiles y ametralladoras, sino también con morteros y cohetes contracarro B-40. La carretera quedó bloqueada rápidamente por los vehículos que ardían y el comandante decidió que los vehículos idemnes retrocedieran mientras que él se desplazaría a la zona de combate con sus V-100 Commando para atacar al enemigo con las ametralladoras de 7,62 mm de las torretas monoplazas. Inmediatamente, después de recibir la transmisión del comandante de la columna sobre la emboscada, se enviaron helicópteros armados y artillería a la zona de combate; asimismo, se enviaron otros dos V-100 de la policía militar para combatir a los norvietnamitas. En el intervalo, llegaron los carros M48 y los M113 del 3.º de Caballería blindada survietnamita que, atacaron y superaron a los norvietnamitas, mientras que la artillería y los helicópteros de apoyo táctico pusieron al enemigo en retirada.

Además de batir al enemigo, los V-100 avanzaron a lo largo de la columna, socorriendo a los conductores atrapados y heridos en los camiones, que fueron transportados a lugar seguro, y regresaron después al lugar de la acción.

Componentes de la policía militar abandonaban con frecuencia el seguro refugio de sus vehículos para hacer frente al enemigo a pie. Al igual que en la jungla, este tipo de combate era el único modo de superar al enemigo, dadas las cortas distancias. Hacia las 14,30 horas la lucha había finalizado y los norvietnamitas se retiraban dejando sobre el terreno 120 muertos.

Vehículos de cola

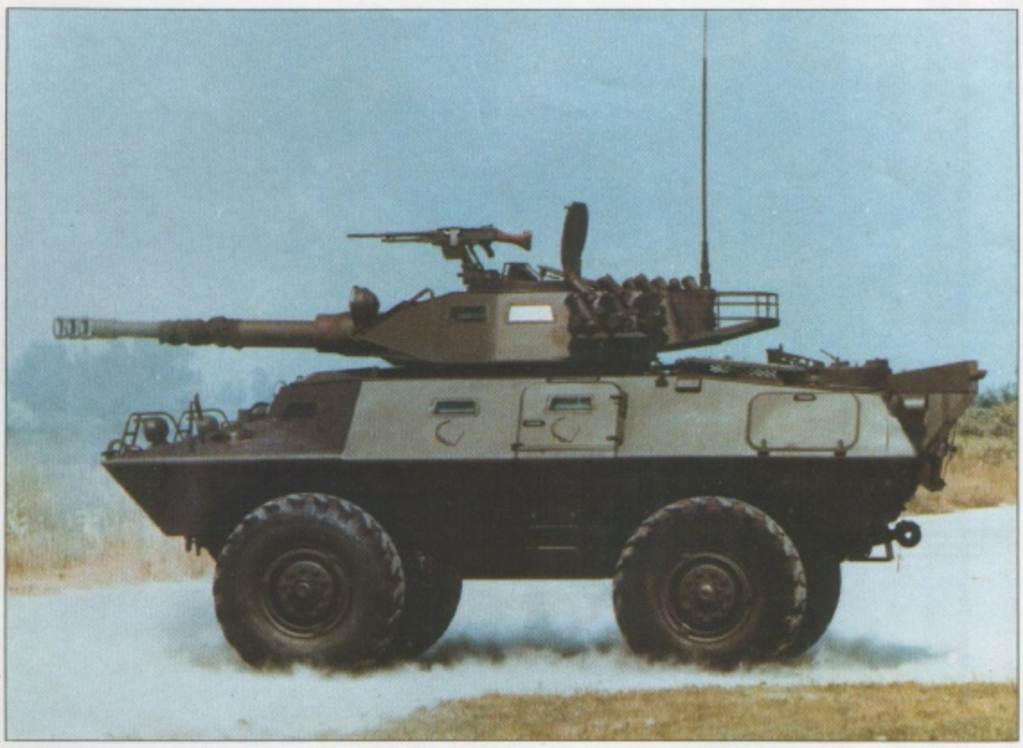
Otra misión del V-100 en Vietnam del Sur consistía en servir como vehículo de retaguardia de columna. La 218.ª Compañía de la Policía Militar debía escoltar columnas desde el gran puerto de Cam Ranh Bay hasta Ban Me Thuot y regresar después, viaje que duraba unos dos días si la marcha transcurría según el plan previsto. Cada columna tenía en retaguardia un V-100 de la Policía Militar que debía desempeñar cuatro funciones: primero, si un vehículo se averiaba, dado que obviamente no se podía detener el avance de la columna hasta que fuese reparado, tenía que protegerlo y defenderlo durante los trabajos de reparación; en segundo lugar, proteger la retaguardia de la columna; tercero, impedir que se infiltraran vehículos extraños en la columna y produjeran un alargamiento de la misma; y, cuarto, asegurar que la columna remprendiera la marcha cada vez que ésta se detuviera por atasco del tráfico. El V-100 de fin de columna normalmente estaba flanqueado por un vehículo de rescate de 2,5 toneladas 6 × 6, blindado adecuadamente, y por un *jeep* de la serie M151 4 × 4 armado con una ametralladora que también llevaba el oficial de fin de columna.

Los V-100, además de utilizarse en la escolta de columnas, también se emplearon en sustitución de los *jeep* en Vietnam del Sur. En una ocasión, un V-100 de la 66.ª Compañía de Policía Militar controlaba la velocidad de los camiones sobre una carretera en las cercanías de Cu Lam Nam. Se trataba de una operación normal porque la velocidad prescrita era de 24 km en los lugares habitados y de 40 km en las grandes vías de comunicación y los accidentes eran numerosos a causa de la excesiva velocidad. De improviso, uno de los camiones fue alcanzado por un cohete B-40 seguido por fuego de ametralladora y fusiles en una emboscada de los norvietnamitas. En pocos minutos, otros V-100 de la 66.ª Compañía acudieron al escenario del combate y entre ellos un vehículo llamado «Thor», que tenía una tripulación de tres hombres –conductor, tirador (para accionar la pareja de ametralladoras de 7,62 mm) y jefe del mismo–. El vehículo fue alcanzado por un cohete contracarro RPG y su tripulación fue socorrida inmediatamente por otro V-100 llamado «Flash». Otro V-100, bautizado «Lemon», fue utilizado para evacuar a los soldados –algunos de ellos heridos– de los vehículos en llamas, mientras que los

US Army

El desarrollo del Commando se realizó a través de una serie de modelos y de diversos esquemas de instalación de las armas. La versión resultante, el V-150, tiene una variante portamorteros de 81 mm en la que el arma está montada en el compartimiento de tropa.

El éxito del Commando fue tal que en Portugal se construyeron auténticas copias de este vehículo. Este Chaimite V-200 está armado con una ametralladora M2 HB de 12,7 mm y otra de 7,62 mm en montaje coaxial.



US Army

En los años en que apareció por primera vez el Commando, el cañón de 90 mm hubiera sido el más indicado para un carro de combate, pero en los decenios siguientes, el VAP se convirtió en un medio cada vez más versátil. El Commando que aparece en la fotografía está armado con la pieza Cockerill Mk III.

«Atom», «Tron Man», «Captain America» y «Spiderman» atacaban al enemigo, obligándolo a retirarse.

En 1968 una columna de vehículos intentó avanzar desde Long Binh a Cam Ranh Bay pero fue aniquilada y sufrió graves pérdidas en vidas humanas evitándose durante dos años realizar ninguna tentativa de avanzar por esa ruta. Sin embargo, en 1970 la situación había cambiado y se decidió intentar el envío de otra columna, con un recorrido de 438 km. El 4.º Mando de Transporte se ocupó de los camiones y el 720.º Batallón de Policía Militar (Compañías A y C) de la escolta, constituida por tres V-100 y tres *jeep* armados con ametralladoras. La columna partió de Long Binh, situado en la 3.ª Región Militar, y después pasó a la 2.ª Región donde se encontraba el 97.º Batallón de Policía Militar, pero la escolta originaria siguió a la columna durante todo el recorrido hasta Cam Ranh Bay, que fue alcanzado sin disparar un solo tiro.

Emboscada

Otro incidente se produjo en las cercanías de Quan Loi. Un elemento de la Compañía C del 720.º Batallón de Policía Militar escoltaba una columna en dirección al norte, cuando cayó en una emboscada de tropas regulares norvietnamitas y guerrilleros. En lugar de atacar los elementos avanzados y la retaguardia de la columna. El enemigo atacó el centro con fuego concentrado de fusiles, ametralladoras y cohetes. El primer vehículo que se incendió fue un camión cisterna de gasolina. La columna no podía retroceder por lo que la escolta de policía militar intentó que superara la zona de emboscada. Los Commando concentraron el fuego de sus ametralladoras dobles de 7,62 mm sobre el límite de la zona arbolada, obteniendo rápidamente el efecto deseado porque el fuego enemigo empezó a disminuir.

En otra ocasión, vehículos V-100 Commando de la Compañía B del 504.º Batallón de Policía Militar escoltaba una columna de camiones en las cercanías de An Khe cuando, a unos 16 km de la base, cayó en una emboscada en una zona de aniquilamiento que se extendía entre 400 a 500 m. El V-100 de cabeza respondió al fuego enemigo con sus ametralladoras dobles M73 y, después de girar en redondo volvió atrás, recorriendo toda la línea de camiones disparando simultáneamente contra el enemigo, mientras el jefe del vehículo ordenaba a los camiones aumentar al máximo su velocidad para atravesar la zona de emboscada en el tiempo más corto posible. Una vez que la columna pasó, algunos V-100 permanecieron detrás disparando contra el enemigo que atacaba desde posiciones cubiertas y también a otros elementos a pie, que constituían un fácil blanco para los Commando. Posteriormente, el enemigo salió al descubierto por el lado norte de la carretera y pasó al lado sur; cuando se encontraban en la mitad de la carretera y a través de los campos, llegaron a la zona los helicópteros armados. Los V-100 continuaron atacando a los vietcong y algunos vehículos, al quedarse sin municiones, marcharon a las bases próximas para aprovisionarse, antes de regresar al combate.

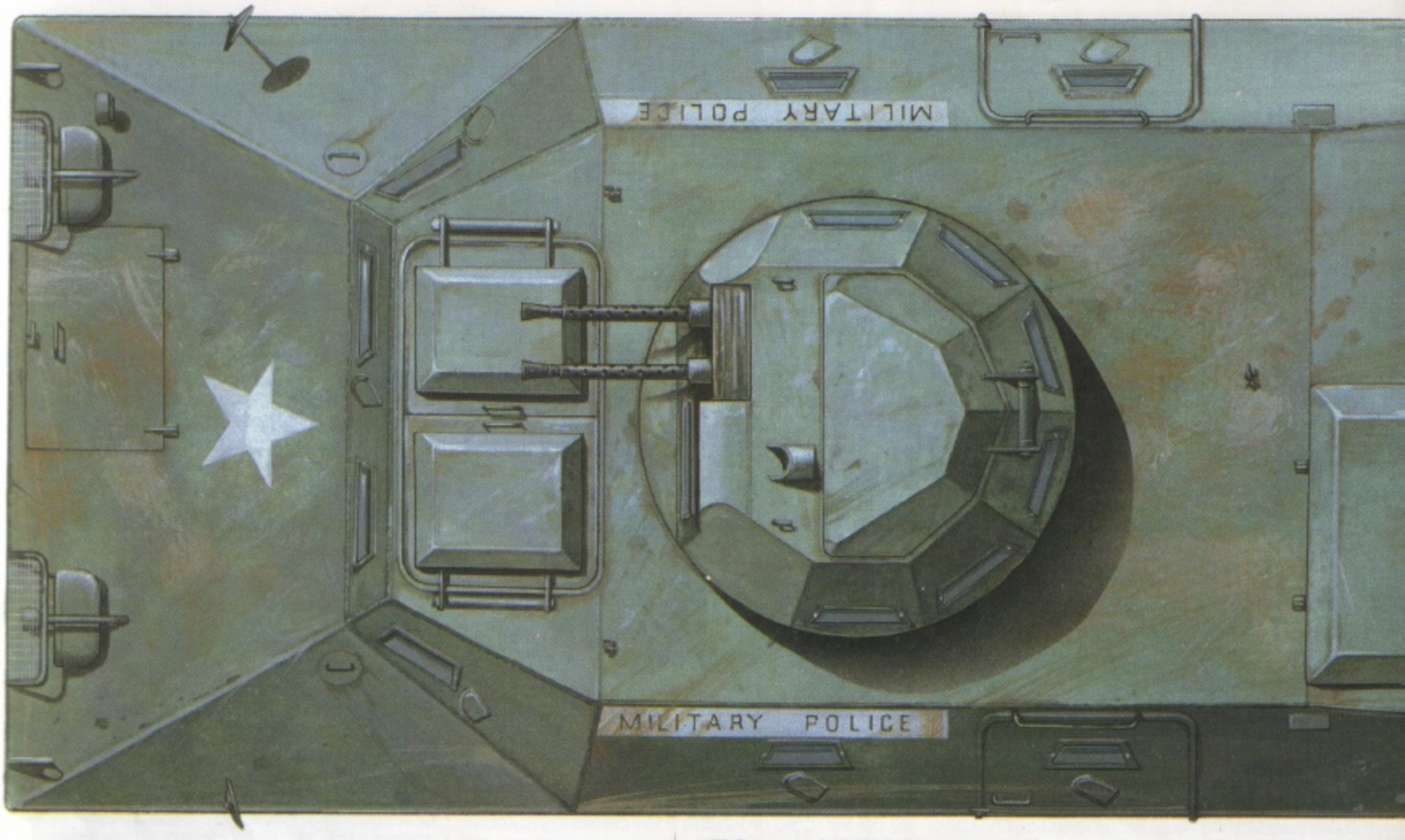
Las armas y municiones capturadas se transportaron por la carretera o fueron destruidas para que no cayeran en manos del enemigo.

El V-100 Commando también se utilizó en Líbano y Turquía como medio para el mantenimiento del orden interno. Uno de sus primeros compradores, después del Ejército norteamericano, fue el Ejército Real Thailandés en Vietnam del Sur y el Regimiento de Voluntarios de Caballería Blindada, adiestrado por el 720.º Batallón de policía militar norteamericano.

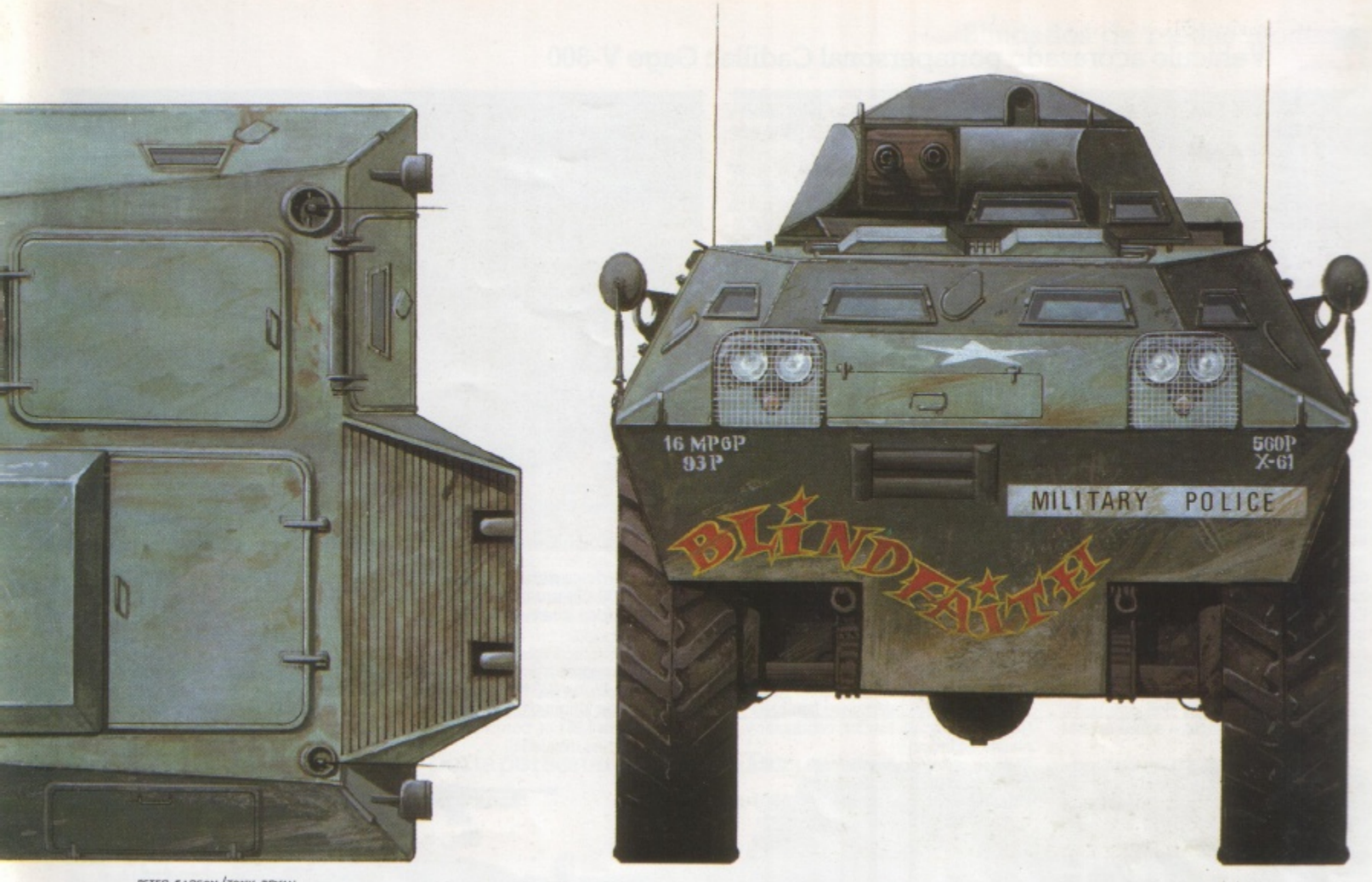
En 1984 la mayoría de los V-100 norteamericanos (designados M706 por el Ejército) ya se habían retirado del servicio; algunos todavía eran utilizados en la base aérea de Nellis, en Nevada, desempañando la función de vehículos soviéticos de mando y control para sistemas simulados de artillería antiaérea.

La tendencia actual en el campo de los APC se orienta hacia armas de mayores dimensiones montadas en torreta. El V-150 es un vehículo típico de empleo genérico, armado con un cañón «de cadena» (Chain Gun) de 25 mm de la firma Hughes. Incluso con la torreta biplaza, el Commando sigue desempeñando la función de vehículo para el transporte de tropa.

US Army



El Commando M706 «Blind Faith», que operó en función de escolta de columnas en Vietnam a finales de los años sesenta, pertenecía al 16.° Grupo del 93.° Batallón de la Policía Militar. Estaba armado con una ametralladora doble M73 de 7,62 mm en una torreta monoplaza.



PETER SARSON/TONY BRYAN

EEUU

Vehículo acorazado portapersonal Cadillac Gage V-300

Durante los últimos 20 años, la compañía Cadillac Gage de Detroit, Michigan, ha construido más de 4 000 vehículos de la serie 4 x 4 polivalente en tres modelos V-100, V-150 (actualmente en producción) y el V-200. Sin embargo, recientemente, se ha iniciado una tendencia hacia los vehículos 6 x 6 dada su mayor capacidad de carga y, por esta causa, la firma construyó en 1979, a sus propias expensas, dos prototipos del vehículo Cadillac Gage Commando V-300 6 x 6 que puede emplearse en una amplia gama de funciones, entre ellas la de VAP.

En 1982, Panamá hizo un pedido de doce V-300, entregados en su totalidad al año siguiente. Panamá eligió cuatro modelos distintos: un vehículo de apoyo de fuego, armado con el cañón Cockerill de 90 mm; un vehículo de recuperación y dos vehículos con distintas instalaciones de ametralladoras. La firma Cadillac Gage participó con tres V-300 en la competición convocada por el Ejército y el Cuerpo de Infantería de Marina norteamericanos para el LAV (el vencedor fue una versión 8 x 8 del MOWAG Piranha presentado por la General Motors Canada); de éstos tres vehículos, uno estaba dotado con una torreta biplaza armada con el cañón Cockerill Mk III de 90 mm, y los otros dos con torreta biplaza equipada con el cañón «de cadena» de la compañía Hughes Helicopters, ya instalado en los vehículos sobre orugas M2 y M3 de la FMC.

El esquema del V-300 es totalmente distinto al del V-150. El conductor se sienta delante, a la izquierda y el motor está a su derecha; éste está acoplado a una transmisión Allison MT-643, completamente automática, de cuatro marchas hacia delante y una hacia atrás con un grupo reductor de dos velocidades. El conductor, además de la escotilla sobre el techo, tiene también otra pequeña sobre el lado izquierdo del casco. El compartimiento de tropa se encuentra en la parte posterior y los soldados transportados entran y salen por dos portezuelas situadas en la pared trasera del casco, aunque existen otras portezuelas superiores, además de troneras para el tiro y periscopios en los laterales y parte posterior de la barcaza.

El V-300 puede contar con diversas instalaciones para armas, todas en una torreta proyectada y construida por la firma Cadillac Gage. Entre las instalaciones se encuentra una torreta biplaza armada con el cañón Cockerill Mk III de 90 mm o con el británico de 76 mm de la ROF, o con el cañón «de cadena» de 25 mm de la firma Hughes Helicopters; también existe una torreta monoplaza con un cañón de 20 mm. Todas las versiones mencionadas están provistas, además, de una ametralladora coaxial con el armamento principal de 7,62 mm y, habitualmente una del mismo calibre sobre el techo para la defensa antiaérea. La torreta monoplaza puede tener una ametralladora de 7,62 mm simple o doble, o bien una combinación de ametralladoras de 7,62 mm y de 12,7 mm.

Entre las variantes del V-300 hay una ambulancia con el techo más alto, un vehículo contracarro armado con el mismo lanzador TOW instalado en el Improved (mejorado) TOW Vehicle (ITV) M901 y un portamortero de 81 mm.

El V-300 fue desarrollado por la compañía Cadillac Gage por iniciativa propia. El arma más pesada de las que pueden instalarse en el vehículo es el cañón Cockerill Mk III de 90 mm, montado en una torreta Cadillac Gage biplaza. Existe una ametralladora de 7,62 mm sobre soporte de pedestal para la defensa antiaérea.

R.F.

El cañón «de cadena» de 25 mm de la firma Hughes Helicopters se instaló en el V-300 Commando. La torreta biplaza también está provista de una ametralladora coaxial de 7,62 mm.

Características

V-300 Commando

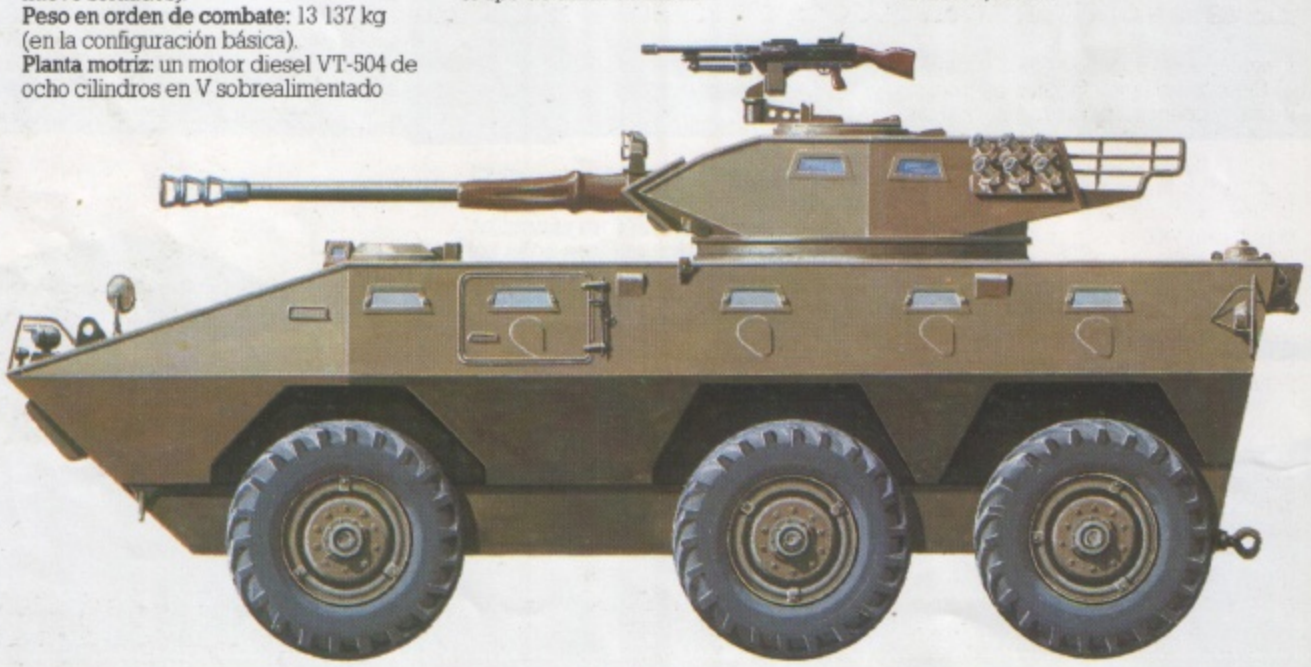
Tripulación: tres más nueve hombres (jefe del vehículo, tirador, conductor y nueve soldados).

Peso en orden de combate: 13 137 kg (en la configuración básica).

Planta motriz: un motor diesel VT-504 de ocho cilindros en V sobrealimentado con turbocompresor accionado por el de exhaustación y 235 hp de potencia.

Dimensiones: longitud 6,4 m; anchura 2,54 m; altura 1,981 m, pero varía según el tipo de arma instalada.

Prestaciones: velocidad máxima en carretera 93 km/h; autonomía en carretera 700 km; vadeo anfibio; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,609 m.



EEUU

Vehículo acorazado portapersonal Cadillac Gage Commando Ranger

La Aviación norteamericana (USAF) tiene centenares de bases aéreas dispersas en todo el mundo, bases que, en los últimos años, se han convertido en posible blanco de terroristas o de otros grupos porque allí no sólo se encuentran aviones y/o misiles muy costosos, sino también otros dispositivos de vigilancia, combustible y diversos tipos de municiones, desde las bombas convencionales a las ojivas nucleares. Con la intención de asegurar y proteger estas bases, la Fuerza Aérea norteamericana emitió la licitación para un concurso para un *Security Police Armoured Response/ Convoy Truck* (camión blindado de escolta de columnas/intervención de la policía de seguridad) que, además de patrullar en las bases aéreas, se emplearía también en la escolta de las columnas

El Ranger, desarrollado para la USAF, es empleado para la escolta de las columnas logísticas.

que transportan municiones de aviación motores y recambios desde y hacia las bases o bien desde los depósitos del aeródromo al avión en cuestión.

Tras estudiar las diversas propuestas, a comienzos de 1979, la aviación norteamericana eligió el VAP Cadillac Gage Commando Ranger y lo bautizó Peacekeeper (guardián de la paz). El primero de estos vehículos se entregó al año siguiente y en 1984 se habían fabricado unos 700 ejemplares. El nuevo vehículo fue vendido directamente por la firma constructora a Luxemburgo y, más recientemente, a Indonesia.

El Commando Ranger está basado en un chasis normalizado de camión Chrysler oportunamente modificado y de batalla algo más corta (batalla es la distancia entre el primer y último eje). El casco, totalmente blindado, proporciona a la tripulación protección contra el tiro de las armas portátiles y la metralla de los proyectiles de artillería. El motor se encuentra en la parte delantera del vehículo y acoplado a una transmisión automática que tiene tres marchas hacia delante y una hacia atrás, además de un grupo reductor de dos velocidades. La dirección es integral y servoasistida; las suspensiones delantera y posterior están constituidas por muelles de ballesta y amortiguadores hidráulicos.

El jefe del vehículo y el conductor se sientan detrás del motor y ambos tienen una ventanilla delantera a prueba de balas y una portezuela lateral, que se abre hacia la parte posterior, provista con una tronera para el tiro y un periscopio superpuesto; hay otra tronera entre el parabrisas del conductor y el jefe del vehículo. Los seis hombres que transporta, que entran y salen del vehículo por dos puertas traseras, se sientan a lo largo del compartimiento de tropa, tres a cada lado. Cada puerta trasera posee una tronera para el tiro y la izquierda también un periscopio; a cada lado del compartimiento de tropa se abre una tronera con un periscopio superpuesto. Sobre el techo hay una escotilla sobre la que se pueden montar las diversas instalaciones para armas ligeras, incluido un simple escudo que protege una ametralladora de 7,62 mm, o también una torreta armada con una ametralladora doble de 7,62 mm.

Los accesorios normalizados son el dispositivo de iluminación interna, un sistema de aire acondicionado, un sistema de calefacción, limpiaparabrisas trasero de dos velocidades y el sistema de desempavonado del parabrisas. Los accesorios opcionales comprenden el sistema eléctrico de 24 voltios en lugar del normal de 12 voltios y un cabestrante.

R.F.

Entre las versiones especiales está el vehículo de mando y el ambulancia.

Interior del Ranger. El vehículo puede ser equipado como vehículo de mando y de comunicaciones o para el transporte de seis pasajeros. El interior dispone de aislamiento y sistema de aire acondicionado.

Características
Commando Ranger
Tripulación: dos más seis hombres.
Peso en orden de combate: 4 536 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Dodge 360 CID de ocho cilindros en V y 180 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 4,699 m; anchura 2,019 m; altura 1,981 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 112,5 km; autonomía 556 km; vadeo 0,457 m; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,254 m.

GRAN BRETAÑA

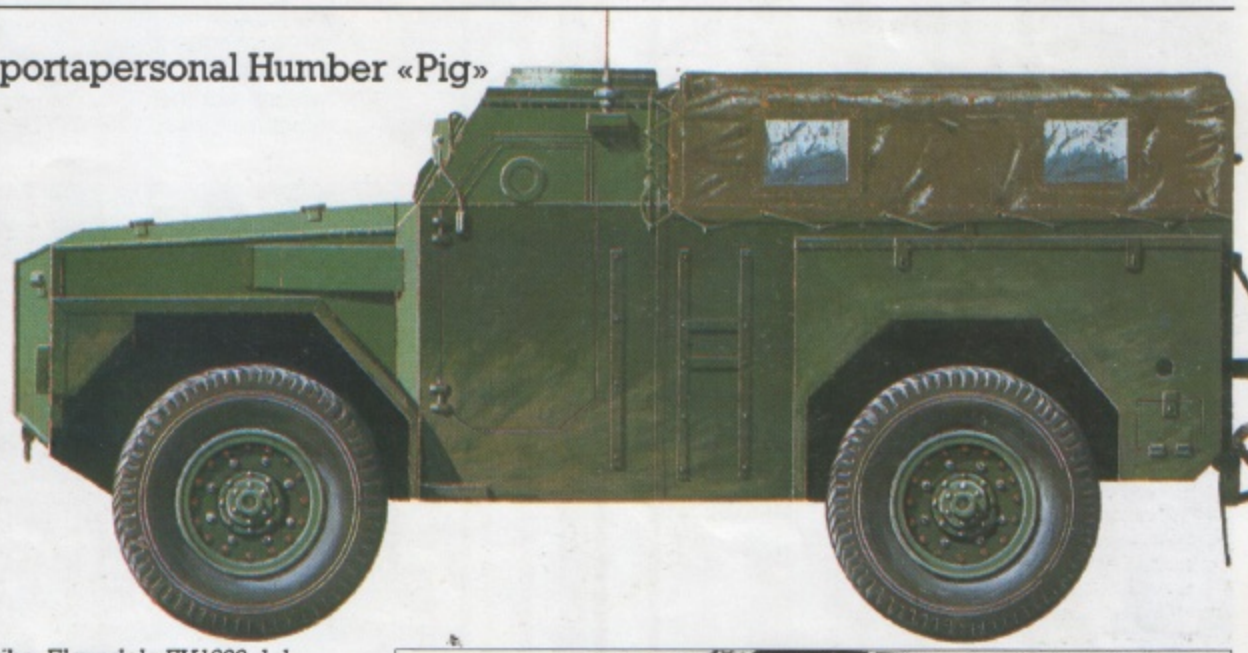
Vehículo acorazado portapersonal Humber «Pig»

Después de la segunda guerra mundial, el Ejército británico formuló el conjunto de sus exigencias para una nueva generación de vehículos militares sobre ruedas, incluido un camión de una tonelada que fue producido por la firma Humber/Rootes. A comienzos de los años cincuenta empezó a entrar en servicio el VAP Alvis Saracen 6 × 6, pero dada la insuficiencia de los fondos para financiar todas las necesidades, se decidió construir un VAP sobre el bastidor de la serie de camiones Humber FV1600. El vehículo no estaba destinado a operar con los carros sino a transportar la infantería a la zona de combate donde desmontaba de los vehículos y combatía a pie. En total se construyeron unos 1 700 vehículos, de los que los cascos fueron proporcionado por la compañía GKN Sankey y la Royal Ordnance Factory (ROF) de Woolwich.

En los años sesenta, de hecho, entró en servicio un número siempre creciente de ejemplares del vehículo de combate FV432 proyectado y construido por la GKN Sankey y por ellos los «Pig» fueron retirados del servicio para pasar a la reserva o fueron desguazados. La imprevista explosión de la rebelión armada en Irlanda del Norte a fines de los años sesenta hizo que muchos de estos vehículos entraran nuevamente en servicio; recientemente, muchos de los «Pig» que se encuentran en Irlanda fueron modificados para su empleo específico en el mantenimiento del orden público, con el aumento del blindaje para proteger a la tripulación de los proyectiles perforantes de 7,62 mm y con la aplicación de una instalación en la parte delantera del casco para la eliminación de las barricadas.

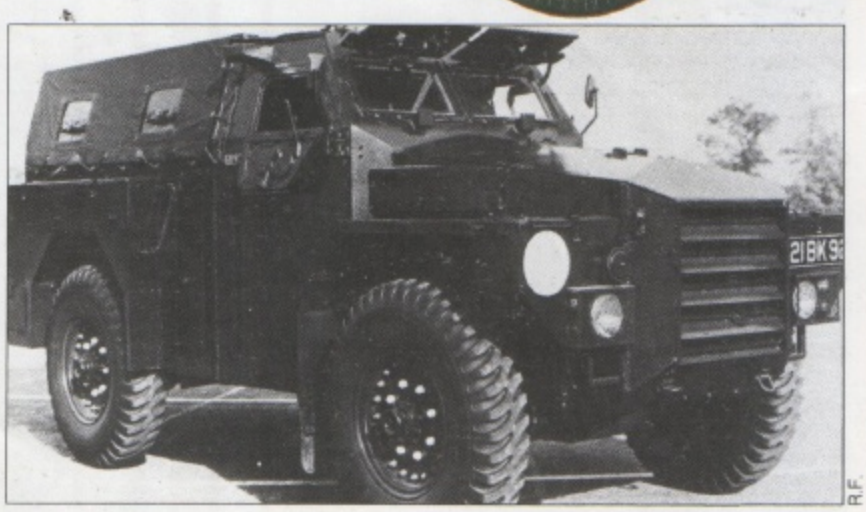
El modelo base VAP es el FV 1611, que normalmente transporta seis u ocho hombres en el compartimiento de tropa, mientras que el jefe de vehículo, el conductor se sientan en el delantero, detrás del motor. Tanto el jefe del vehículo como el conductor tienen una portezuela lateral, mientras que otras dos se abren en el mamparo trasero. En el compartimiento de tropa se hallan un total de seis troneras acopladas a periscopios.

La versión ambulancia es el FV1613 que tiene una tripulación de dos hombres y puede transportar tres pacientes en camilla u ocho sentados; el vehículo de transmisiones es el FV1612. La versión contracarro Hornet/Malkara, o FV1620 llevaba dos misiles filoguiados contracarro de largo alcance Malkara, pero esta variante ya no está en servicio.



Arriba. El modelo FV1609 del Humber de una tonelada entró en servicio a comienzos de los años cincuenta. La versión de techo descubierto podía transportar ocho soldados, además de los dos hombres de la tripulación.

Características
FV1611 «Pig»
Tripulación: dos más seis (dos más ocho) hombres.
Peso en orden de combate: 5 790 kg.



R.F.

Planta motriz: un motor de gasolina Rolls Royce B60 Mk 5A de seis cilindros y 120 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 4,926 m; anchura 2,044 m; altura 2,12 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 64 km/h; autonomía 402 km.

El «Pig», como fue bautizado, había sido retirado del servicio, pero el incremento de los desórdenes en Irlanda del Norte hizo necesaria su incorporación al servicio. Unos 500 vehículos están todavía en servicio en el Ulster.

Patrullas en Derry

La implicación del Ejército británico en Irlanda del Norte es un hecho consumado desde 1969. Para las autoridades, los problemas planteados por la división artificial de Irlanda parecen insolubles, pero para el soldado que diariamente debe patrullar por el Ulster esos mismos problemas significan una pesada rutina y una tensión constante difíciles de soportar con entereza.

La patrulla comenzó aquel día, como era habitual, con una información breve y sin formalidades en el local de lo que una vez había sido estación de policía y donde ahora estaba acuartelado el batallón durante su cuarto turno en la operación «Banner» (bandera). Muchos de los soldados de la patrulla de tres vehículos ya habían visto y sentido el ambiente en los turnos anteriores, pero también sabían que aún en la rutina preestablecida siempre existía algún nuevo detalle que conocer, personas nuevas o cualquier otro hecho al que prestar atención. Cuando acabó la información, se realizó la habitual sincronización de los relojes y el doble control de las frecuencias de radio, con normalidad y sin incidente alguno; después de esto, todo estuvo listo.

Tras la orden de «romper líneas», los hombres se subdividieron en tres grupos principales; mientras se dirigían hacia los vehículos estacionados en el patio, se controlaba cada arma para asegurarse de que estuviera cargada y que cada uno tuviese el número prescrito de granadas lacrimógenas y fumígenas. En el patio pareció que la extraña atmósfera de «jaula» creada por la elevada muralla de red metálica antibombas de mortero, llegara a cada hombre. Todos miraban instintivamente al cielo, mientras sobrepasaban el portón del edificio y daban una rápida ojeada antes de dirigirse hacia los vehículos.

Los tres vehículos de la patrulla eran un «Pig» y dos Land Rover. Los ocho hombres del grupo más numeroso montaron en el «Pig» y se abrocharon los cinturones. Todos conocían a los viejos «Pig» que al observador ignorante daban una rara impresión con su gran pala antibarricadas en la parte delantera y los sistemas de red metálica a lo largo de los flancos que proporcionaba cierta protección contra las bombas. Un examen más atento revelaba la existencia de las pesadas puertas y de las potentes planchas suplementarias totalmente a prueba de balas de alta velocidad.

Los grupos más pequeños, de cinco hombres, montaron en los vehículos Land Rover. A primera vista, parecían Land Rover normales, a excepción del techo reforzado, pero, también en este caso, una observación más detenida demostraba cambios insólitos. Para comenzar, los techos reforzados eran de un blindaje especial que formaba parte del equipo desmontable producido específicamente para los vehículos Land Rover en servicio de orden público en Irlanda del Norte. Asimismo, sobre el fondo del casco, bajo un vehículo, se aplicó un blindaje suplementario para proteger a sus ocupantes del efecto de las minas y/o bombas lanzadas sobre las carreteras, mientras que todas las cerraduras de las puertas y cierres de las ventanas estaban parcialmente protegidas, al menos, para impedir que la gasolina de las improvisadas bombas «Molotov» penetrasen en el interior. Todas las ventanillas se hallaban reforzadas con planchas extras de cristal y cubiertas con entramado de red metálica para evitar las consecuencias de las pedradas de los jóvenes. Cada Land Rover tenía un alto vástago de acero fijado en el flanco de la cabina del conductor, si bien algunos vehículos lo llevaban sobre el parachoques delatero; la parte superior de ese vástago terminaba en un borde curvo y cortante; su función era la de atrapar y romper los posibles cables extendidos a través de la carretera entre dos postes de la luz. Durante los primeros días de disturbios, los jóvenes habían constatado que estos cables eran invisibles para cualquier ocupante de un vehículo que asomase

Estamos en mayo de 1981 y apenas finalizado el funeral de uno de los miembros del IRA muerto tras realizar una huelga de hambre. En Williams Street, en Derry, hay una gran tensión que inevitablemente desemboca en violencia: una patrulla del Ejército es atacada con cócteles «Molotov».

Press Association

BBC Television News

la cabeza fuera de la escotilla del techo. Con este simple sistema ofensivo se habían infligido graves heridas y de aquí que el cortacables de acero se convirtiera en equipo normalizado de todos los vehículos militares.

Uno de los dos Land Rover tenía una extraña protuberancia sobre el techo; se trataba de una antena Claribel. El Claribel fue proyectado específicamente para su empleo en Irlanda del Norte y era un radar especial que podía localizar el vuelo de una bala o la llegada de un cohete e indicar su procedencia. Hasta entonces, los soldados en el interior de un vehículo sólo sentían el ruido de los disparos, pero carecían de medios para establecer su trayectoria. La adopción del Claribel, dispositivo simple y de pequeñas dimensiones, permitió espectaculares detenciones de francotiradores.

Cuando todos estuvieron a bordo, la enorme cancela de acero del patio giró sobre sus guías abriéndose y se inició la operación patrulla. El mando no estaba lejos de las ruinas del viejo Bogside y de las casas de los barrios pobres con sus pintadas y escritos en los muros llenos de odio y esta proximidad era bastante molesta incluso en una jornada normal y tranquila.

Cada soldado de la patrulla llevaba un chaleco antibalas, indumentaria voluminosa e incómoda, pero capaz de salvar la vida tras la explosión de una bomba de metralla y, en ciertas circunstancias, incluso podía detener el impacto de una bala. Cada hombre tenía al alcance de su mano su casco de acero, en fase de sustitución por uno antimotín provisto con una visión transparente de perspex que podía bajarse sobre la cara y proporcionar una protección extra contra el lanzamiento de piedras; todos los soldados, incluido el único oficial al mando de la patrulla, estaban armados con el clásico fusil L1A1 de 7,62 mm provisto con un dispositivo de puntería SUIT para obtener una mayor precisión en el tiro en condiciones de escasa visibilidad; además, un hombre de cada vehículo llevaba un fusil antidisturbios para proyectiles de goma utilizables contra los agitadores localizados entre la gente.

En carretera

Como siempre, todos estaban nerviosos. Incluso los hombres con más experiencia en Irlanda del Norte podían sentir la tensión mientras los tres vehículos avanzaban por la carretera saturada de lluvia hacia el punto preestablecido en que los soldados desmontaban de sus vehículos y proseguían a pie, a través de callejones poco frecuentados y delante de pequeñas tiendas para inspeccionar garajes y edificios abandonados. El procedimiento estaba tan perfeccionado que se desarrollaba como si se tratase de una maniobra.

La detonación de un coche lleno de explosivos contribuye a obstaculizar con escombros las atormentadas calles del Ulster. En la fotografía, un miembro de una patrulla del Ejército se aproxima al lugar con prudencia; estas explosiones constituyen, de hecho, y con bastante frecuencia el cebo de una trampa para las fuerzas de seguridad que no actúan con la necesaria prudencia.

El primer soldado que bajaba del vehículo se encaraba el fusil y vigilaba las cercanías, mientras que el siguiente hacía lo mismo por el lado opuesto. Una vez que la patrulla asumía la formación en fila abierta, cada hombre sabía que siempre había otro que le cubría la espalda y que las comunicaciones por radio con el mando siempre estaban funcionando.

Los ciudadanos de Londonderry, o Derry, como sus habitantes prefieren llamar a la ciudad, estaban habituados a ver soldados armados pasar en medio de ellos y algunos no les prestaban atención. Otros, que tenían sus razones particulares para rechazar la vista de la patrulla sobre la acera de su propia casa, permanecían inmóviles con abierta hostilidad; pero algunos niños pequeños no tenían miedo y con frecuencia se acercaban intentando hablar con los soldados de la patrulla. Estos continuaban la patrulla sin interrumpir ni por un minuto la constante obser-

vación de los alrededores, porque un francotirador podía abrir fuego en cualquier momento. En ciertas callejas, la propia atmósfera era ya hostil, mientras que en otras los soldados caminaban entre los habitantes, completamente indiferentes.

Esta vez fue una patrulla tranquila y, después de una hora bajo la llovizna y a través de lo que en un tiempo fue un barrio densamente poblado, la patrulla llegó al final de la calle, donde esperaban los tres vehículos con los conductores ya en su puesto y los soldados con sus fusiles listos para entrar en acción rápidamente. Montados en los vehículos según las normas experimentadas numerosas veces en maniobras, los soldados comenzaron a montar tranquilamente, al tiempo que intentaban instalarse cómodamente a pesar de que estaban sujetos y bloqueados en sus asientos por los cinturones de seguridad y con los uniformes mojados por la lluvia.

Mientras la patrulla realizaba la última fase de la misión, los soldados podían ver muy poco de lo que sucedía en el exterior del vehículo. Los Land Rover no tenían periscopios laterales y el «Pig» sólo tenía pequeñas escotillas circulares por las que únicamente cabía la escopeta antidisturbios o el fusil para disparar. A veces, los ocupantes de la parte posterior del vehículo podían abrir la puerta para aumentar la visibilidad o respirar un poco de aire fresco, pero la patrulla todavía estaba demasiado dentro de Derry para desear contemplar el ambiente circundante. Los hombres conocían muy bien la posición y la hostilidad de los habitantes y su único deseo era el de poner fin a su propio sacrificio. Un turno de cuatro meses y medio era más que suficiente porque su adiestramiento había comenzado mucho tiempo antes de abandonar el cómodo cuartel en una tranquila ciudad alemana. Una vez de regreso a su base podrían recibir el ansiado permiso para después remprender el adiestramiento normal en el ámbito del BAOR *(British Army of The Rhine,* Ejército británico del Rhin).

Press Association

VAP Saracen en servicio en el Ulster a principios de 1971. Durante los primeros años de la rebelión, los soldados tuvieron cascos convencionales a los que posteriormente se aplicaron viseras. Más tarde se proyectaron cascos más modernos específicamente para estas operaciones.

Así, las puertas permanecieron cerradas hasta que los vehículos no regresaron al patio del cuartel. Había sido una típica acción de patrulla en Derry. La tensión duró todo el tiempo y no se alivió hasta que los soldados no se encontraron nuevamente en sus dormitorios; sin embargo, antes de ello tuvieron que descargar las armas, una de las operaciones más importantes de toda la misión. Cada soldado tenía que coger el cargador y accionar el obturador para extraer todos los cartuchos de la recámara; demasiados accidentes se habían producido porque los soldados, cuando se relajaban tras una patrulla , olvidaron esta simple operación.

Una vez descargados los fusiles, todavía existía una cierta tensión, a pesar de que la patrulla se hubiera desarrollado sin el menor incidente. De hecho, muchos soldados por efecto de la gran ansiedad anterior, aún se encontraban trastornados y siempre existía el riesgo de que cualquiera de ellos pudiese disparar una bala olvidada en el fusil o que se produjese una imprevista explosión que podría causar muertos y heridos. Por esta causa, los componentes de la patrulla no podían relajarse ni siquiera mientras tomaban una taza de té o comían.

En el exterior, mientras tanto, los vehículos ya se habían reaprovisionado y estaban listos para la siguiente patrulla: terminada una acción, inmediatamente comenzaban otra.

En Irlanda del Norte se utilizaron muchos Land Rover. Sin embargo, estos vehículos son vulnerables a los ataques realizados por los terroristas con armas muy sofisticadas, como muestra el de la fotografía, alcanzado por un cohete soviético que mató al conductor e hirió gravemente a su compañero.

GRAN BRETAÑA

Vehículos acorazados portapersonal Alvis Saracen

Después de la segunda guerra mundial, la oficina para la investigación y desarrollo de vehículos de combate (*Fighting Vehicles Research and Development Establishment*) proyectó en Gran Bretaña una serie completa de vehículos blindados sobre ruedas conocida como FV600 que incluía el vehículo blindado FV601 Saladin y el VAP FV603 Saracen. La exigencia de este último vehículo fue mucho más urgente a causa de las acciones guerrilleras en Malaysia y por ello su desarrollo fue anterior al del resto, de forma que los primeros prototipos estuvieron listos a comienzos de 1952, mientras que los vehículos de serie lo fueron en diciembre de ese mismo año. La producción de la serie completa FV600 fue iniciada por la firma Alvis Limited de Coventry y cuando terminó, en 1972, se habían construido 1 838 vehículos. Durante los años cincuenta, el Saracen fue el único VAP auténtico en servicio en el Ejército británico, utilizado en el Extremo Oriente y en Próximo Oriente (por ejemplo en Aden y Libia) así como en Gran Bretaña y en el BAOR (*British Army of the Rhine*), Ejército británico del Rhin). A comienzos de los años sesenta se emprendió la sustitución del Saracen por el vehículo de combate FV432 en la BAOR; era un vehículo VAP de cadenas, con mejores prestaciones todo terreno, blindaje de protección más grueso y una mayor autonomía operativa. En 1984, el Saracen todavía estaba en servicio en las unidades territoriales del Ejército británico en Irlanda del Norte, donde era utilizado en el mantenimiento del orden público y, en Hong Kong. El Saracen fue comprado también por los Emiratos Arabes Unidos, Jordania, Indonesia, Kuwait, Líbano, Libia, Nigeria, Qatar, Sudáfrica, Thailandia y Uganda.

Aunque el FV603 Saracen tenía los mismos componentes que el vehículo blindado FV601 Saladin 6 x 6, su distribución interna era totalmente distinta: el motor estaba delante y el compartimento de la tropa en la parte posterior. El conductor se situaba en el centro, el jefe de pelotón y el operador de radio detrás, a izquierda y derecha respectivamente. Más a la trasera de estos últimos se sitúan ocho soldados en asientos individuales (cuatro a cada lado del casco, mirando hacia el interior). En la parte posterior se abrían dos puertas iguales para la entrada y salida de la tropa y en las paredes laterales y posteriores había troneras circulares para el tiro; en la parte delantera del techo se montaba una torreta accionada manualmente, idéntica a la instalada en algunos vehículos de reconocimiento Ferret, armada con una ametralladora de 7,62 mm mientras que sobre la parte posterior del compartimento de tropa se instaló un fusil ametrallador Bren de 7,62 mm para la defensa antiaérea cercana. El vehículo disponía de servodirección mediante un sistema hidráulico que actuaba sobre las cuatro ruedas delanteras y podía avanzar aún en el caso de que faltase una rueda de cada lado. Algunos vehículos sin techo fueron proporcionados a países del Próximo Oriente.

No se fabricaron muchas variantes del Saracen ya que el vehículo ambulancia FV602 fue cancelado rápidamente del programa de desarrollo. El FV604 era un vehículo de mando y también el FV610 que tenía el techo mucho más alto para que la tripulación pudiese trabajar de pie. El FV611 era una ambulancia, también con el techo muy elevado. El FV610 estaba dotado con un radar de vigilancia Robert, pero nunca llegó a entrar en servicio; la misma suerte corrió la versión de cañón autopropulsada de 25 libras (88 mm) y, así mismo, la versión de un vehículo de limpieza de minas del tipo de rodillo.

Características
Saracen
Tripulación: dos más diez hombres.
Peso en orden de combate: 8 640 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Rolls-Royce B80 Mk 6A de ocho cilindros y 160 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 5,233 m; anchura 2,539 m; altura 2,463 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 72 km/h; vadeo 1,07 m; pendiente 42 por ciento; obstáculo 0,46 m; zanja 1,52 m.

Construido por primera vez en 1952, el FV603 Saracen era miembro de una serie de vehículos 6 x 6. En la torreta está instalada una ametralladora de 7,62 mm.

Entre las versiones del Saracen se encuentra el vehículo de mando FV604, que aparece en la fotografía mientras atraviesa durante unas maniobras un pontón Mexefloat. Se observa el grupo electrógeno en el guardabarros delantero.

R.F.

GRAN BRETAÑA

Vehículo acorazado portapersonal Saxon

A principios de los años setenta la compañía GKN Sankey construyó a partir de una iniciativa privada los vehículos AT100 4 x 2 y AT104 4 x 4 destinados esencialmente a misiones de seguridad interna. El primero no llegó a entrar en producción, mientras que se construyeron 30 AT104 para la policía estatal neerlandesa y para el Real Regimiento malayo de Brunei. A estos vehículos siguió el GKN Sankey AT105, bautizado posteriormente Saxon; se trataba de un proyecto totalmente nuevo que empleaba muchos componentes del camión de cuatro toneladas Bedford Mk 4 x 4, vehículo normalizado de su clase del Ejército británico y de otras muchas fuerzas armadas del mundo. La producción del AT105 comenzó en 1976 y en 1984 se habían vendido unos 200 vehículos a Bahrein, Kuwait, Malaysia y Omán. El Ejército británico adquirió tres ejemplares a título experimental en los años setenta y en 1983 hizo un pedido a la compañía

El GKN Sankey AT105 fue proyectado para satisfacer la demanda del Ejército británico de un VAP sobre ruedas para los años ochenta y noventa.

por otros 50 vehículos. Los primeros fueron entregados a comienzos de 1984 y se distribuyeron a los batallones de infantería destacados en Gran Bretaña y en caso de guerra serían enviados a Alemania Federal, en el marco del BAOR. El AT105 Saxon tiene un casco de acero totalmente soldado que proporciona una protección completa contra el fuego de las armas portátiles y la metralla de los proyectiles y contra las balas perforantes de 7,62 mm; en realidad, el vehículo es uno de los mejores medios blindados de su tipo empleados hoy día en el mundo. Están disponibles modelos con el volante a la izquierda y a la derecha; el conductor se sienta delante, mientras que el motor puede situarse a su izquierda o a su derecha. El compartimiento de tropa está en la parte posterior del casco que está dotado con dos puertas, mientras que otras dos se abren en las paredes laterales, una a cada lado, y todas se utilizan para una rápida salida de la tropa.

En los vehículos del Ejército británico no existe la puerta izquierda ya que en este lado se instalaron contenedores externos para alojar los equipos de los hombres de la dotación. La cúpula del jefe de vehículo situada sobre el techo del Saxon es fija y está provista de un periscopio sobre cada uno de los cuatro lados para la observación del horizonte circundante; una ametralladora de 7,62 mm está montada sobre una instalación

DISA para el tiro en superficie y antiaéreo. Se pueden montar otras instalaciones como, por ejemplo, la de la ametralladora de 7,62 mm y de 12,7 mm en torreta o los sistemas para armas utilizados en el mantenimiento del orden público. Si es necesario, en el compartimento de tropa se pueden instalar troneras para el tiro y/o periscopios. Una característica poco habitual del Saxon es que sus guardabarros están fabricados con láminas de acero ligero y se desprenden en el caso de que el vehículo choque con una mina, para evitar que la onda de choque se condense bajo el casco.

Entre las variantes del Saxon propuestas por las fábricas están un vehículo de mando, un vehículo portamortero, una ambulancia blindada y diversas versiones para misiones de orden público, incluida la versión provista con una pala en la parte delantera para la eliminación de obstáculos. La compañía GKN Sankey ha proyectado también una serie de vehículos blindados Simba que se pueden emplear como VAP o como transporte de armas, con una amplia gama de instalaciones para armas hasta de 90 mm de calibre.

El AT105 tiene una cúpula para el jefe de vehículo en la que está instalada, sobre un soporte en candelero, una ametralladora de 7,62 mm. La cúpula puede desmontarse para ser remplazada por una de las numerosas instalaciones para armas alternativas disponibles.

Características
Saxon
Tripulación: dos más ocho hombres.
Peso en orden: 10 670 kg.
Planta motriz: un motor diesel Bedford 500 de seis cilindros y 164 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 5,169 m; anchura 2,489 m; altura 2,86 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 96 km/h; autonomía 510 km; vadeo 1,12 m; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,41 m.

BRASIL

Vehículo acorazado portapersonal ENGESA EE-11 Urutu

En 1970 la firma brasileña ENGESA, que desde hacía algunos años transformaba con éxito camiones 6 x 4 y 4 x 2 en modelos 6 x 6 y 4 x 4 para aumentar su movilidad en todo terreno, centró su actividad en el desarrollo de una serie de vehículos sobre ruedas 6 x 6 para satisfacer las exigencias de las Fuerzas Armadas brasileñas. En 1970 aparecieron los prototipos del vehículo blindado ENGESA EE-9 Cascavel y del VAP ENGESA EE-11 Urutu. La producción de estos vehículos se inició en 1974 en la nueva fábrica de Sao José dos Campos y a comienzos de 1984 se habían construido 3 000 EE-9 y EE-11, la mayor parte de ellos para el mercado de exportación.

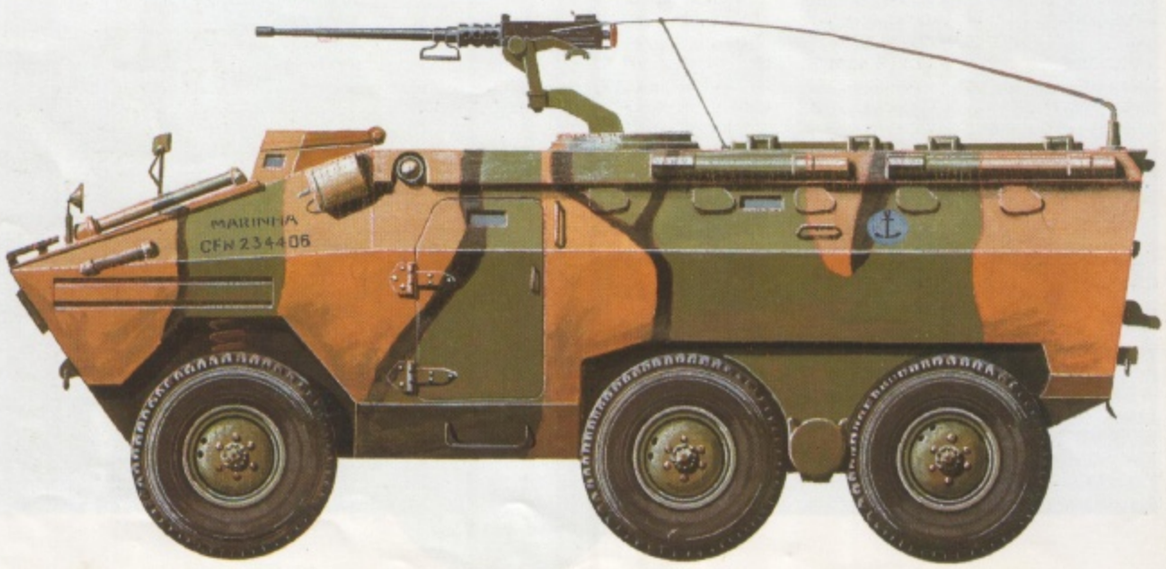
Si bien los dos vehículos tenían muchos componentes iguales, su distribución era totalmente distinta. En el EE-11, el conductor se sentaba a la izquierda en la parte delantera con el motor a su derecha y el compartimento de la tropa detrás. Los soldados entraban y salían a través de una puerta en el lateral del casco o a través de dos puertas en la parte posterior; sobre el techo del compartimento de tropa existen cuatro escotillas, dos a cada lado, que se abren hacia fuera; delante de ellas se instaló el armamento principal. Este último puede comprender una ametralladora M2 HB de 12,7 mm sobre afuste de candelero o anular; de una torreta armada con un cañón de 20 mm con ametralladora coaxial o bien una torreta biplaza armada con un cañón de 90 mm, ametralladora coaxial de 7,62 mm y ametralladora antiaérea, también de 7,62 mm. Esta torreta es similar a la instalada en el vehículo blindado EE-9, pero no está provista de contenedores y el cañón de 90 mm tiene una reducida longitud de retroceso. Se pueden instalar periscopios y troneras para el tiro en el compartimento de tropa para permitir a los soldados emplear sus armas, si es necesario, desde el interior del vehículo. Los soldados se sientan a ambos lados del casco, unos frente a otros y los asientos se pueden abatir para incrementar el espacio de carga. El EE-11 es completamente anfibio y se desplaza en el agua mediante dos hélices instaladas en la parte posterior del casco, a la velocidad de 8 km/h.

El EE-11 dispone de un motor diesel Detroit o Mercedes-Benz acoplado a una transmisión automática, si bien el EE-11 Mk 1 original tenía transmisión manual. Todos los modelos tienen ahora un sistema central de regulación de la presión de los neumáticos que permite adaptar la presión de los mismos al tipo de terreno circundante. Los accesorios opcionales incluyen un cabrestante, dispositivos de visión nocturna, un sistema de protección ABQ y diversas instalaciones de radio.

La firma ha proyectado recientemente una serie completa de versiones del vehículo básico y entre ellas un vehículo ambulancia, de transporte de material, de mando, recuperación, contracarro y antiaéreo. El modelo contracarro está provisto de misiles MILAN o HOT, mientras que el modelo antiaéreo tiene una torreta francesa ESD con cañones bitubo de 20 mm y radar de vigilancia. Cuando el vehículo monta la torreta biplaza de 90 mm, el EE-11 se designa ASFV (*Armoured Fire Support Vehicle*, vehículo blindado de cobertura de fuego) Urutu, que es empleado intensamente por Tunicia. El vehículo de recuperación está provisto de grúas hidráulicas para el recambio de sistemas mecánicos en campaña y de un cabrestante para la recuperación de otros vehículos dañados o en dificultades.

Características
EE-11
Tripulación: dos más doce hombres (jefe de vehículo, conductor y doce soldados).
Peso en orden de combate: 13 000 kg.
Planta motriz: un motor diesel Detroit Diesel de seis cilindros y 212 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 6,15 m; anchura 2,59 m; altura (sin armas) 2,09 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 90 km/h; autonomía 850 km; vadeo anfibio; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,6 m.
Armamento: una ametralladora de 12,7 mm y un cañón de 20 mm.

El VAP ENGENSA EE-11 Urutu tiene una tripulación de dos hombres y puede transportar hasta 12 soldados totalmente equipados. El armamento básico está constituido por una ametralladora pesada M2 HB de 12,7 mm.



R.F.

R.F.

Izquierda. El EE-11 obtuvo un gran éxito en el mercado de exportación. Esta versión está dotada con una torreta Hagglunds de diseño sueco, armada con un cañón de 20 mm de la firma Hispano. También puede instalarse una ametralladora de 7,62 mm.

Arriba. En los 3 000 o más ejemplares construidos del EE-11 Urutu se han montado las más diversas instalaciones de armas. El modelo de la fotografía está dotado con el sistema contracarro MILAN de Euromissile y una ametralladora M1919 de 7,62 mm.

BELGICA

Vehículo acorazado portapersonal SIBMAS

A mediados de los años setenta la firma belga BN Constructions Ferroviaires et Métalliques comenzó a desarrollar, a sus propias expensas, un VAP 6 x 6 dotado con numerosos componentes comerciales comunes y excelentes. El primer prototipo SIBMAS se completó en 1976 y el segundo en 1979. Uno de ellos fue probado por el Real Ejército de Malaysia en competición con muchos vehículos presentados por otras firmas norteamericanas y sudamericanas. Finalmente, Malaysia eligió para satisfacer sus propias exigencias dos vehículos, el Condor 4 x 4 de la firma Thyssen Henschel de Alemania Federal y el SIBMAS 6 x 6 belga. El pedido para este último, valorado en unos 50 millones de dólares, fue realizado en 1981 y los primeros vehículos se entregaron en 1983. Malaysia ordenó dos versiones: 24 ARV (*Armoured Recovery Vehicle*, vehículo blindado de recuperación) SIBMAS y 162 AFSV-90 SIBMAS. Este último tiene una torreta biplaza proyectada y construida por la firma Cockerill, armada con un cañón Mk III de 90 mm, una ametralladora coaxial de 7,62 y una ametralladora antiaérea también de 7,62 mm y provista con sistema de puntería OIP.

El casco del SIBMAS es de acero totalmente soldado y ofrece una protección total a la tripulación contra el fuego de las armas portátiles y la metralla de artillería. El conductor se sienta delante, el compartimento de la tripulación en el centro y el motor en la parte posterior, a la izquierda; un pasaje interno enlaza el compartimento de tropa con la puerta posterior situada en el lado derecho. En cada lateral del casco hay una puerta y otras escotillas se abren en la parte superior del compartimento de tropa. En los lados y en la parte trasera del mismo se pueden instalar troneras para el tiro y/o periscopios, en distintos puntos del casco según los diversos modelos. El motor está acoplado a una transmisión ZF completamente automática con seis marchas hacia delante y una hacia atrás; el convertidor de par es hidrodinámico. El vehículo tiene dirección asistida y, si es necesario, se puede instalar un cabrestante para la recuperación del mismo vehículo o para ayudar a otros en dificultades.

El modelo básico es totalmente anfibio sin necesidad de preparativos previos y es impulsado en el agua por sus ruedas a la velocidad de 4 km/h. El SIBMAS también puede dotarse con dos hélices en la parte posterior del casco para aumentar la velocidad en el agua hasta un máximo de 11 km/h.

Otros accesorios opcionales son un dispositivo de visión nocturna, un sistema de aire acondicionado, un sistema de recalentamiento y un sistema de protección ABQ. Se pueden montar otras instalaciones para armas y entre ellas la torreta francesa ESD con cañón antiaéreo bitubo de 20 mm y radar de vigilancia; la torreta Lyns 90 con cañón de 90 mm; la torreta Serval 60/20 así como una amplia gama de instalaciones para armas ligeras, como la ametralladora doble de 7,62 mm. La instalación del armamento principal normalmente se monta detrás del lugar del conductor y también se puede montar una ametralladora de 7,62 mm sobre el pasaje en la parte posterior derecha del vehículo. Entre las versiones especializadas del SIBMAS se encuentran los vehículos ambulancia, de mando y de carga.

Características

SIBMAS

Tripulación: tres más once hombres.
Peso en orden de combate: de 14 500 kg a 16 500 kg según su misión y armamento.
Planta motriz: un motor diesel MAN de seis cilindros sobrealimentado con turbocompresor de gas de exhaustación, desarrollando una potencia de 320 hp.
Dimensiones: longitud 7,32 m; anchura 2,5 m; altura (casco) 2,24 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 100 km/h; autonomía 1 000 km; vadeo anfibio; pendiente 70 por ciento; obstáculo vertical 0,6 m; zanja 1,5 m.

Un VAP belga SIBMAS 6 x 6 armado con la torreta biplaza TTB 120 de 20 mm de la SAMM francesa.

Malaysia es, hasta el momento, el comprador más importante del VAP belga SIBMAS. De los 186 ejemplares ordenados, 162 son de la versión AFSV-90, armada con el cañón Cockerill Mk III.

BN Constructions

GRAN BRETAÑA/BELGICA

Vehículo acorazado portapersonal BDX/Valkyr

A principios de los años setenta la compañía Technology Investiments de Irlanda proyectó y construyó el prototipo de un VAP 4 x 4 denominado Timoney. Tras las pruebas con diversos vehículos prototipo, el Ejército irlandés ordenó diez ejemplares en dos lotes de cinco. En 1976 la compañía belga Beherman Demoen obtuvo de la Technology Investiments la licencia para fabricar el Timoney en Bélgica. El gobierno belga ordenó un total de 123 vehículos que se construyeron entre 1975 y 1981. De los 123 ejemplares, 43 fueron cedidos a la Fuerza Aérea belga para la defensa de las bases aéreas, mientras que el resto fue asignado a la policía. Todos los vehículos de la Fuerza Aérea tienen una ametralladora de 7,62 mm, mientras que de los entregados a la policía, 13 están armados con morteros de 81 mm, 41 son empleados como VAP y los restantes 26 están equipados con palas en la parte delantera del casco para la remoción de obstáculos.

El BDX fue probado en muchos otros países, incluida Malaysia, pero el único pedido fue el de cinco vehículos destinados a misiones de seguridad interna realizado por Argentina.

Recientemente, la compañía Vickers Defense Systems de Gran Bretaña ha emprendido un desarrollo posterior del BDX, que ha dado como resultado el Valkyr; los dos primeros prototipos se completaron en 1982 y el tercero en 1984. El Valkyr presenta numerosas mejoras respecto al vehículo inicial y muchos lo consideran como un nuevo modelo. Está provisto con un motor diesel de la General Motors, modelo 4-53T, de óptimas prestaciones acoplado a una transmisión automática AT-545 con cuatro marchas hacia delante y una quinta marcha hacia atrás.

Los modelos básicos son dos: un VAP y una plataforma para armas con un perfil ligeramente más bajo, sobre la que se han montado diversas instalaciones de forma experimental y entre ellas una torreta francesa armada con un cañón de 90 mm y la torreta belga CM-90 Cockerill armada con el cañón homónimo Mk III de 90 mm, una ametralladora coaxial de 7,62 mm y una antiaérea también de 7,62 mm.

Cuando es utilizado como VAP, el vehículo tiene una tripulación compuesta normalmente por dos hombres: el jefe vehículo/tirador y conductor aunque puede transportar además diez soldados completamente equipados que pueden abandonar rápidamente el vehículo a través de dos puertas situadas en la parte posterior del casco. Si es necesario, el Valkyr puede dotarse con troneras para el tiro y/o periscopios y ofrece una amplia serie de accesorios opcionales, entre ellos un sistema de aire acondicionado, material para el control de desórdenes públicos y dispositivos de visión nocturna. Completamente anfibio, es impulsado en el agua por sus ruedas, si bien, si se desea, se pueden instalar hidrorreactores que permiten alcanzar una velocidad muy superior.

Además de los modelos para el transporte de tropas y los destinados a la cobertura de fuego, están disponibles otras variantes, como la ambulancia de primera línea, el vehículo puesto de mando, el vehículo portamortero y el vehículo contracarro provisto de misiles sobre torreta.

Vickers

El Valkyr de la compañía Vickers, basado en el proyecto Timoney/BDX, tiene unas prestaciones superiores a su antecesor.

Características
BDX
Tripulación: dos más diez hombres.
Peso en orden de combate: 8 500 kg.
Planta motriz: un motor Modelo 8062.24 diesel sobrealimentado con turbocompresor de gas de descarga, refrigerado por agua de 180 hp.
Dimensiones: longitud 5,86 m; anchura 2,5 m; altura 1,78 m.
Prestaciones: velocidad en carretera 100 km/h; autonomía de 500 a 900 km; vadeo anfibio; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,4 m.

ITALIA

Vehículo blindado de transporte de tropas Tipo 6614

Hace algunos años la firma FIAT y la OTO-Melara proyectaron y construyeron prototipos de un vehículo blindado 4 x 4 (Tipo 6616) y de un VAP 4 x 4 (Tipo 6614), que tenían componentes idénticos extraídos de vehículos comerciales normalizados para mantener los costes al mínimo y facilitar la adquisición de recambios a nivel internacional. El Tipo 6616 es empleado por la policía italiana en un reducido número de ejemplares y fue adquirido en el extranjero por Libia, Perú, Somalia y Tunicia. Se estima que en 1984 se construyeron al menos 400 vehículos. En Corea del Sur se ha emprendido la construcción del vehículo bajo licencia por la Asia Motors Incorporated, que ha bautizado al medio KM900.

El casco del VAP Tipo 6614 es de acero totalmente soldado con un espesor que oscila entre los seis y ocho mm para proteger a la tripulación del fuego de las armas portátiles de 7,62 mm y de la fragmentación de los proyectiles de la artillería ligera. El conductor está sentado en una posición muy adelantada, a la izquierda, y el motor se sitúa a su derecha. El compartimento de tropa está en la parte posterior y los diez soldados completamente equipados, incluido el comandante, se sientan en asientos individuales tipo cubo que pueden abatirse rápidamente. La tropa entra y sale por dos puertas laterales (una en cada lado) del casco o a través de una rampa accionada eléctricamente situada en la parte posterior. En total, existen diez troneras para el tiro con periscopios, de las que cuatro se abren en los laterales del casco y otras dos a ambos lados de la rampa posterior. Sobre el techo del compartimento de tropa hay una puerta con dos batientes que se abre a ambos lados y delante de ella se coloca la instalación del armamento principal, constituido normalmente por una cúpula tipo M113 con una puerta de una sola hoja que se abre hacia atrás, periscopios para la observación del horizonte circundante y una ametralladora M2 HB de 12,7 mm. También se puede instalar en esta versión una torreta armada con una ametralladora doble de 7,62 mm.

Una de las versiones más insólitas presenta un lanzador múltiple, constituido por un sistema italiano de 48 proyectiles de 51 mm que se pueden disparar mediante telecontrol con una cadencia de tiro de diez disparos por segundo. Entre las otras variantes se encuentra el vehículo portamorteros que es empleado por Perú, la ambulancia y el vehículo de mando.

El motor FIAT está acoplado a un cambio manual con cinco marchas hacia delante y una hacia atrás con un grupo reductor de dos velocidades. El Tipo 6614 es completamente anfibio e impulsado en el agua por sus ruedas a la velocidad de 4,5 km/h; antes de que el vehículo entre en ésta se activan las cuatro bombas de achique eléctricas para evacuar el agua que se pueda infiltrarse en el mismo a través de las puertas por los cierres de la rampa. Como es habitual, están disponibles una serie de accesorios opcionales que incluyen diversos tipos de aparatos pasivos para la visibilidad nocturna, una rueda de repuesto con soporte, lanzagrandas fumígenas, un sistema de aire acondicionado, un sistema de extinción de incendios y un cabrestante auxiliar con una capacidad de 4 500 kg.

Características
Tipo 6614
Tripulación: uno más diez hombres.
Peso en orden de combate: 8 500 kg.
Planta motriz: un motor diesel Modelo 8062.24 sobrealimentado con turbocompresor de gas de exhaustación, refrigerado por agua y 160 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 5,86 m; anchura 2,5 m; altura (parte superior del casco) 1,78 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 100 km/h; autonomía 700 km; vadeo anfibio; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,4 m.

El VAP Tipo 6614 (a la izquierda), fotografiado mientras vadea un arroyo, tiene muchos componentes comunes con el vehículo blindado Tipo 6616. Este VAP puede transportar diez hombres además del conductor y el armamento usual está compuesto por una ametralladora de 12,7 mm.

R.F.

US Army

4.ª Parte

Fuerzas Acorazadas

El último, más avanzado carro de combate principal del Ejército de EEUU, controvertido, excesivamente costoso, pero fuente de orgullo, es el famoso M1 Abrams. El M1 es un diseño totalmente nuevo, sin continuidad con carros anteriores como la serie M60, que pueden remontarse al M26 de la segunda guerra mundial. Con el M1, el Ejército de EEUU ha protagonizado un gran avance en el diseño de carros de combate pues posee bastantes innovaciones, como por ejemplo un motor de turbina a gas en lugar del acostumbrado diesel. La turbina de gas es mucho más compacta a igual potencia de rendimiento y proporciona una respuesta motriz mucho más rápida, sin embargo también tiene un consumo de combustible superior: el espacio ganado en el motor se sacrifica para ampliar la capacidad de combustible; asimismo, la exactitud de la turbina a gas se piensa que es muy duradera.

Aparte de su planta motriz, el M1 dispone de una resistente suspensión que, combinada con su alta relación potencia/peso, produce enérgicas prestaciones que no son limitadas por las capacidades de la suspensión, sino por la tolerancia a la que pueden llegar los cuatro tripulantes del carro de combate. En muchos aspectos se puede decir que el M1 Abrams es un «auto deportivo». Los lotes iniciales fueron dotados con cañones M68 de 105 mm, versión norteamericana del logrado L7A1 británico, pero se planea dotar a los últimos lotes con un cañón más potente de 120 mm y ánima lisa, producido en EEUU bajo licencia de la Rheinmetall alemana. Además de estos cañones el carro dispone de un sistema de control de tiro muy avanzado, basado en un ordenador que utiliza la información de una instalación de sensores para asegurar el tan importante blanco con el primer disparo. Las comunicaciones y otros subsistemas del interior del M1 son igualmente muy vanguardistas.

Los planes actuales preven la construcción de centenares de carros de combate M1 Abrams en las cadenas de montaje de Planta de Carros del Ejército en Lima, Ohio, aunque se exploran otras fuentes. A pesar de su exorbitante coste y complejidad, el M1 actualmente goza de una buena reputación, aunque su elevado precio sigue siendo un factor significativo. En los últimos años, el importe de la máquina ha sido tema de muchas críticas pero no por ello ha descendido. Se han mejorado la seguridad y la relación coste-eficacia pero parece poco probable que el Ejército sea capaz de permitirse el lujo de tantos M1 como desea. Con todo ello, el M1 está actualmente en servicio en Alemania y cada mes salen más de la línea de montaje.

La espina dorsal de las Fuerzas blindadas norteamericanas sigue siendo la serie M60 que actualmente está en las versiones M60A1 y M60A3. Ambos disponen de motores diesel y se encuentran armados con cañones M68 de 105 mm. Aunque el M60A3 dispone de un sistema de control de tiro mejorado, comparados con sus contricantes soviéticos, el M60 es alto, pesado y se inclina a ser deficiente en sus prestaciones, aunque se han realizado distintos tipos de mejoras y modificaciones para que el M60 pueda permanecer todavía hoy entre los tipos de carros de combate más importantes.

El Ejército de EEUU tiene 9 000 M60 (su fuerza total de carros se eleva 12 130 ejemplares de todos los tipos). Para respaldar estas máquinas, permanecen aún en servicio unos 2 000 M48, algunos en la Guardia Nacional. La mayoría de ellos están armados con un cañón de 90 mm, aún que el M48A5 tiene el cañón de 105 mm y puede decirse que es el M60 normalizado. Ningún M48 se halla actualmente desplegado en Europa, siendo sus principales bases las del Extremo Oriente y los almacenes de la reserva.

US Army

Los sistemas terrestres General Dynamics M1 Abrams (izquierda) y FMC M2 Bradley (derecha) son dos de los elementos clave de las escuadras combinadas del ejército que también incluyen artillería, ingenieros y aviación (comprendiendo tanto helicópteros de transporte como de ataque).

El carro de combate M1 Abrams comienza a entrar en servicio en grandes cantidades. Dispone del mismo cañón M68 de 105 mm que, como el M60, entró en servicio hace 25 años. El M1A1 con un cañón de ánima lisa de 120 mm, semejante al del Leopard 2, se espera que comience su vida activa en 1985-86.

US Army